

**Res. No. 334-21 que aprueba el Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Dominicana y el Reino de Marruecos, el cual tiene por objeto establecer el marco bilateral de las relaciones aerocomerciales fomentando el desarrollo del transporte aéreo y la conectividad entre los dos Estados. G.O. No. 11040 del 18 de octubre de 2021.**

**EL CONGRESO NACIONAL  
En Nombre de la República**

**Res. No. 334-21**

**Visto:** El artículo 93, numeral 1), literal l), de la Constitución de la República.

**Visto:** El Acuerdo de Servicios Aéreos entre el gobierno de la República Dominicana y el gobierno del Reino de Marruecos, suscrito en Rabat, capital del Reino de Marruecos, el 20 de julio del año 2018.

**Vista:** La Sentencia del Tribunal Constitucional núm.TC/0326/20, de fecha 22 de diciembre de 2020, relativa al control preventivo de constitucionalidad.

**RESUELVE:**

**Único: Aprobar** el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el gobierno de la República Dominicana, representado por el señor **Miguel Vargas**, entonces ministro de Relaciones Exteriores, y el gobierno del Reino de Marruecos, representado por el señor **Nasser Bourita**, ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación Internacional, suscrito en Rabat, capital del Reino de Marruecos, el 20 de julio del año 2018. Este Acuerdo tiene por objeto, establecer el marco bilateral de las relaciones aerocomerciales entre los dos Estados, fomentando el desarrollo del transporte aéreo y la conectividad del país con otros destinos, que copiado a la letra dice así:

**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 esté 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 OPERACIÓN**

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 7 TRÁNSITO DIRECTO**

Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dichos fines, estarán sujetos a un control simplificado. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de la otra Parte y que no dejan el área del aeropuerto reservado para tales propósitos, estarán sujetos a un examen adicional por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales.

## **ARTÍCULO 8 CARGOS AL USUARIO**

1. Ninguna de las Partes podrá imponer o permitir que se imponga a la(s) aerolíneas(s) designada(s) de la otra Parte cargos al usuario que sean mayores que aquellos impuestos a sus propias aerolíneas que prestan servicios aéreos internacionales similares.
2. Los cargos aplicados a las aerolíneas por la utilización de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades y servicios, así como cualquier cargo por el uso de las facilidades de navegación aérea, comunicación y servicios, serán establecidos conforme a las leyes y regulaciones de cada Parte.

## **ARTÍCULO 9 TARIFAS**

1. Las aerolíneas designadas establecerán libremente sus tarifas y se esforzarán en aplicar tarifas razonables prestando la debida atención a todos los factores relevantes, especialmente los intereses de los usuarios, las características de los costos de explotación del servicio, tasas de comisiones, beneficios y otras consideraciones comerciales del mercado.
2. Las tarifas a ser aplicadas por parte de las aerolíneas no requerirán ser depositadas o aprobadas, por ninguna de las Partes.
3. No obstante lo dispuesto por el párrafo 1 de este Artículo, cada Parte podrá requerir información sobre las tarifas propuestas a su(s) propia(s) aerolínea(s), o las aerolíneas designadas de la otra Parte, para el transporte desde y hacia su territorio.
4. Sin limitar la aplicación de la competencia general y las leyes del consumidor en cada Parte, las consultas en concordancia con las disposiciones establecidas en el Artículo 22 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo, podrán ser iniciadas por cualquiera de las Partes para:



- (a) Prevenir tarifas o prácticas discriminatoriamente irrazonables.
- (b) Proteger a los consumidores de tarifas que sean irrazonablemente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante o prácticas concertadas entre las aerolíneas, y
- (c) Proteger a las aerolíneas de tarifas que sean artificialmente bajas debido al subsidio o apoyo directo o indirecto del gobierno.

## **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 descontinuada 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 la 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 ese 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 OAC1, 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 haya sido 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.

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

---

**ANEXO 1**  
**CUADRO DE RUTAS**

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

| <b>Puntos en Marruecos</b> | <b>Puntos Intermedios</b> | <b>Puntos en la República Dominicana</b> | <b>Puntos más allá</b>   |
|----------------------------|---------------------------|------------------------------------------|--------------------------|
| Cualquier Punto o Puntos   | Cualquier Punto o Puntos  | Cualquier Punto o Puntos                 | Cualquier Punto o Puntos |

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

| <b>Puntos en la República Dominicana</b> | <b>Puntos Intermedios</b> | <b>Puntos en Marruecos</b> | <b>Puntos más allá</b>   |
|------------------------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Cualquier Punto o Puntos                 | Cualquier Punto o Puntos  | Cualquier Punto o Puntos   | 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 trafico 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.

**AIR SERVICES AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE DOMINICAN  
REPUBLIC**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF  
MOROCCO**

The Government of the Dominican Republic and the Government of the Kingdom of Morocco hereinafter referred to as the “Parties”;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines;

Desiring to favor the rise of international air transport, by putting air transport networks which are able to provide air services to meet the needs of the traveling and shipping public;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public competitive prices and services in open markets;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport, and reaffirming their profound concern about acts and threats against the safety of civil aviation, which jeopardize the safety of person or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the security of civil aviation;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Have agreed as follows:

## **ARTICLE 1 DEFINITIONS**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) “Convention” means the Convention of International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex thereto adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment to the Convention or its Annexes adopted under Articles 90 and 94 of the Convention, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- (b) “Agreement” means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- (c) “aeronautical authorities” means:
  - (i) In the case of the Dominican Republic, the Civil Aviation Authority; and
  - (ii) In the case of the Kingdom of Morocco, the Ministry in charge of civil aviation;

Or in both cases, any person or body authorized to perform functions a present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

- (d) “agreed services” means the air services established on the specified routes pursuant to the Annex to the present Agreement;
- (e) “air service”, “international air services”, “airline” and “stop for non-traffic purposes”, have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) “designated airline” means an airline or airlines designated by the one Party and authorized by the other Party in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (g) “Aircraft equipment”, “stores”, and “spare parts” have the meaning respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention;
- (h) “specified routes” means routes specified in the Annex to the present Agreement;
- (i) “tariffs” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage, cargo and the conditions under which these prices apply, including prices, commissions and conditions of agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (j) In case of the Dominican Republic The terms “Sovereignty” and “Territory” in relation to a State have the meaning in accordance with the provisions of Article 1 and 2 of the Chicago Convention. Sovereignty: “The States recognize that every State has completely exclusive sovereignty in the airspace above its territory. “Territory” For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.
- (k) In case of the Kingdom of Morocco “Territory” means in relation of the State the land areas, internal waters, and territorial seas adjacent thereto under the sovereignty and jurisdiction of such state.
- (l) “User charges” means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities or services,

including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(m) "ICAO" designates the International Civil Aviation Organization

For the avoidance of doubt, all references to the singular shall include the plural and all references to the plural shall include the singular.

## **ARTICLE 2 GRANT OF TRAFFIC RIGHTS**

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in the present Agreement for the conduct of international air services on the specified routes.
2. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of each Party, during the conduct of international air services, shall enjoy the following rights:
  - a) The right to fly across the territory of the other Party without landing;
  - b) The right to make stops in the territory of the Party for non-traffic purposes;
  - c) The right to make stops in the said territory, at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination carried for compensation;
3. The airline(s) of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the right specified in subparagraphs (a) and (b) of paragraph 2 of this Article. That airline shall be required to meet other conditions prescribed under laws and regulations normally applied to the operation of the international air transport services by the Party considering the application.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

## **ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION**

1. Each Party has the right to designate one or more airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations shall be transmitted to the other Party



in writing and shall specify whether the airline is authorized to conduct the type of air services on the specified routes.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, the other Party shall grant the appropriate authorizations with minimum procedural delay, provided that:
  - a) Substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designated that airline, nationals of that Party, or both;
  - b) The designated airline is the holder of an air operator certificate or any other equivalent document which is valid in accordance with the laws and regulations in force in the Party designating the airline;
  - c) The Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of that airline;
  - d) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of air services by the Party considering the application(s); and
  - e) The Party designated the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 12 (Air Safety) and Article 13 (Aviation Security) of this agreement.

#### **ARTICLE 4**

#### **WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION OR LIMITATION OF OPERATING AUTHORISATIONS**

1. Each Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations of and airline designated by the other Party where:
  - a) Substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, that other Party's nationals, or both;
  - b) The designated airline does not hold an air operator certificate or any other equivalent document which is valid in accordance with the laws and regulations in force of the Party designating the airline;
  - c) The Party designating the airline does not have effective regulatory control of that airline;
  - d) The designated airline has failed to meet any condition prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; or
  - e) The designated airline has failed to comply with the provision set forth in Articles 12 (Air Safety) and Article 13 (Aviation Security).

2. Unless immediate measures are essential to prevent further non-compliance with subparagraphs (c) or (d) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the Party designating the airline, in accordance with the provisions set forth in Article 22 (Consultations and Amendments) of the present Agreement.

## **ARTICLE 5**

### **FAIR COMPETITION AND OPERATION OF AIR SERVICES**

1. Each Party shall provide to all designated airlines of both Parties fair and equal opportunity to compete in operating air services governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline(s) to determine the frequency and capacity of the international air service it offers based on commercial considerations of the marketplace.
3. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons, consistent with Article 15 of the Convention.

## **ARTICLE 6**

### **APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS**

1. The laws and regulations of one Party relating to admission to, flight within or departure from its territory of an aircraft of designated airline(s) engaged in international air navigation, or to the operation or navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to the aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Party.
2. The laws and regulations of one Party relating to entry into, stay in, or departure from its territory of passengers, baggage, crew, cargo or mail, such as laws and regulations relating to entry, exit, emigration, immigration, passports as well as customs and health or sanitary measures, shall apply to passengers, baggage, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Party upon entry into or departure from or while within the territory of the first Party.
3. In general, in the application of laws and regulations in force, neither Party shall give preference to its own nor any other airlines over designated airline of the other Party engaged in similar international air services.

## **ARTICLE 7 DIRECT TRANSIT**

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall be subject to a simplified control. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to further examination for reasons of aviation security, narcotics control, and prevention of illegal entry or in special circumstances.

## **ARTICLE 8 USER CHARGES**

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. The charges applied to airlines for the use of airports, their facilities and other facilities and services, as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication and services, will be established in accordance with the laws and regulations of each Party

## **ARTICLE 9 TARIFFS**

1. The designated airlines fix freely their tariffs and endeavor to practice reasonable tariffs with due regard being paid to all relevant factors, especially users interests, cost of exploitation service characteristics, commission rates, a reasonable profit and all other commercial consideration in the market.
2. Tariffs charged by airlines shall not be required to be filled with, or approved, by either Party.
3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, either Party may require information of tariffs proposed by its own airline, or the designated airline(s) of the other Party for carriage to or from its territory.
4. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Party, consultations in accordance with the provisions set forth in Article 22 (Consultations and Amendments) of the present Agreement, may be initiated by either Party to:
  - a) Prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;

- b) Protect consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of dominant position or to concerted practices among air carriers; and
- c) Protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

## **ARTICLE 10**

### **EXCHANGE OF INFORMATION**

The aeronautical authorities of each Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Party, on request, information relating to the traffic carried on the agreed services by the respective designated airline (s). Such information shall include statistics and other information required in determining the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

## **ARTICLE 11**

### **RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid in accordance with the laws and regulations of one Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the specified routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses are issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

## **ARTICLE 12**

### **AIR SAFETY**

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operations shall take place within thirty (30) day of that request.
2. If, following such consultations. One Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and of the steps considered

necessary to conform with those minimum standards established at that time pursuant to the Convention, and the other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of subparagraph (e) of paragraph 1 of Article 4 (withholding, Revolution, Suspension, or Limitation of Operating Authorizations) of this Agreement.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspections gives rise to:
  - (a) Serious concerns that an aircraft or the operation of effective does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
  - (b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

The Party carrying out the ramp inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp

inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

### **ARTICLE 13**

#### **AVIATION SECURITY**

1. Consistent with their rights and obligation under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. The Parties shall provide, upon request, all practicable assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. Each Party shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in its territory, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Party agrees that such operators of aircrafts shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraphs 3 of this Article



required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizures of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Party may request immediate consultations with the other Party.
7. Without prejudice to Article 4 (Withholding, Revocation, Suspension or Limitation of Operating Authorizations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization of the air carriers of both Parties.
8. When required by an immediate and extraordinary threat, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.
9. Any action taken in accordance with the paragraph 7 above shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.

#### **ARTICLE 14**

#### **EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND OTHER TAXES**

1. Aircraft operated, for the agreed services, by the designated airline(s) of either Party, as well as any aircraft equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft are exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Party, provided that such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. Subject to paragraph 3 of this Article, they are also exempt from customs duties, inspection fees and similar charges, with the exception of charges corresponding to the services performed:
  - a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Party; within limits fixed by the aeronautical authorities of that Party, and for use on board outbound aircraft engaged on an agreed service of the other Party;
  - b) Spare parts, introduced into the territory of either Party for the maintenance or repair of aircrafts used, for the agreed services, by the designated airline(s) of the other Party;
  - c) Lubricants, and consumable technical supplies, to be supplied to an inbound/ transiting/ outbound aircraft operated, on agreed services, by the designated Airline(s) of the other Party, even when such supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.
3. Materials and supplies referred to in subparagraphs (a), (b) and (c) of paragraph 2 of this Article, may be subject to customs surveillance or control, of two Parties.
4. Baggage and cargo in direct transit are exempt from customs duties and other similar taxes provided that these will be under customs surveillance or control.
5. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board an aircraft of the designated airline(s) of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that other Party and such customs authorities may require that such equipment, materials and supplies be placed under their surveillance up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs laws and regulations.

## **ARTICLE 15**

### **COMMERCIAL ACTIVITIES**

1. In accordance with the laws and regulations of the other Party, the designated airline(s) of one Party shall have the right:
  - a) In relation to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial and other specialist staff, office equipment and other related equipment and promotional materials required for the operation of international air services;



- b) To employ technical administrative and commercial personnel of its own nationality subject to the laws and regulations in force in the country in which this personnel is to be employed;
  - c) To use the services of personnel of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party;
  - d) To establish offices in the territory of the other Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services;
  - e) To sell and market international air services and related products in the territory of that other Party, directly and, at its discretion, through its agents or other intermediaries, in the local currency or in freely convertible currencies of other countries; and
  - f) To convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance. Such conversion and remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Party concerned.
2. The designated airlines of each Party have the right to enter cooperative marketing arrangements subject to national laws, regulations and policies, such as blocked space, code sharing or leasing arrangements with an airline or airlines of either Party or airlines of a third country, provided that the airlines have the appropriate authorization of exploitation.
3. The marketing airline may be required to file any proposed co-operative marketing arrangements with the aeronautical authorities of each Party before its introduction.
4. When holding out services for sale, the marketing airline will make it clear to the purchases of tickets for such services, at the point of sale, which airline will be the operating airline on each sector of the services and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

## **ARTICLE 16**

### **LEASING**

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Article 12 (Air Safety) and Article 13 (Aviation Security) of this agreement.

2. Subject to paragraph 1 of this Article, the designated airlines of each Party may operate services under this Agreement by using leased aircraft which meets the requirements provided by Article 12 (Air Safety) and Article 13 (Aviation Security) of this Agreement.

## **ARTICLE 17 CHANGE OF GAUCE**

On my international segment or segments of the agreed routes, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that (with the exception of all-cargo services) the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

## **ARTICLE 18 GROUND HANDLING**

1. Subject to applicable safety provisions, including ICAO Standards and Recommended Practices (SAPs) contained in Annexs 6 and 17, and in accordance with local laws and regulations, each Party shall authorize airline(s) of the other Party, at each airline(s) choice, to:
  - a) Perform its own ground handling services;
  - b) Join with others in forming a services-providing entity; and/or
  - c) Select among competing service providers.
2. When the internal rules of a Party limit the exercise of the aforementioned rights, each designated airline shall be treated in a non-discriminatory manner with regard to ground handling services offered by a provider or duly authorized providers.
3. The exercise of the rights provided in paragraph 1 of this Article shall be subject to the physical or operational limitations resulting from considerations of safety or aviation security at the airport.

## **ARTICLE 19 INTERMODAL SERVICES**

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any

surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and other indirect providers of cargo transportation.

Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

## **ARTICLE 20**

### **COMPUTER RESERVATION SYSTEM (CRS)**

Each Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory consistent with other applicable regulations and obligations concerning computer reservation systems.

## **ARTICLE 21**

### **APPROVAL OF SCHEDULES**

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which designated airlines of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least three (3) working days prior to the operation of such flights.

## **ARTICLE 22**

### **Non-Regular Operations / Charter**

1. Airlines of each Party shall have the right to transport charter-type passengers (and the accompanying baggage) international traffic and / or cargo (including, among others, a combination of passengers / cargo).

2. Each Party shall, subject to reciprocity, respond within the deadlines established by the authorities of the Parties, without delay, requests for non-scheduled or charter operations made by airlines that are duly authorized by the other Party.
3. Provisions concerning the application of laws, granting of rights, recognition of certificates and licenses, safety, aviation security, user rights, customs duties, statistics and consultations and all other relevant articles on this agreement, including local tax rates shall also apply to non-scheduled or charter flights operated by the airlines of a Party to and from the territory of the other Party.

### **ARTICLE 23**

#### **CONSULTATIONS AND AMEDMENTS**

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implantation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annex attached hereto and shall consult whenever necessary to provide for amendment to this Agreement or the Annex.
2. Either Party may request consultations, which may be through discussions or by correspondence. Consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by both Party.
3. Any amendment of this Agreement, or its Annex, shall be affected by an exchange of diplomatic notes and shall enter into force on such date as is provided for by the latter note.

### **ARTICLE 24**

#### **MULTIRATERAL AGREEMENTS**

If both Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by the present Agreement, they shall consult to determine whether the present Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

### **ARTICLE 25**

#### **SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall, in the first place, endeavor to settle it by direct consultation and negotiations.

2. If a settlement cannot be reached by the aforementioned methods, the dispute may, at the request of either Party, be submitted for decision to a tribunal (hereinafter called the "Arbitration Tribunal") consisting of three arbitrators, one to be appointed by each Party and the third to be agreed upon by the two so appointed. The third such arbitrator shall not be a national of either Party and shall act as president of the Arbitration Tribunal.
3. Each of the Parties shall appoint an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by the Arbitration Tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to appoint an arbitrator within the specified period or the third arbitrator is not appointed within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
4. The Arbitration Tribunal shall determine its own procedure.
5. Subject to the final decision of the Arbitration Tribunal, the Parties shall bear in equal proportion the cost of arbitration.
6. The Parties shall comply with the decision(s) of the Arbitration Tribunal.
7. If, and so long as, either Party fails to comply with a decision of the Arbitration Tribunal given under this Article, the other Party may limit, withhold, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party or to its designated airline(s) in default.

## **ARTICLE 26**

### **TERMINATION OF AGREEMENT**

Either Party may at any given notice in writing, through the diplomatic channel, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, or after any shorter period of time as may be agreed by both Parties, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to

have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 27**  
**REGISTRATION OF AGREEMENT**

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the Parties.

**ARTICLE 28**  
**ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and shall enter into force on the date of the receipt of the last notification, through diplomatic channels, by which the Parties notify each other that the legal procedures necessary for its entry into force have been fulfilled.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Rabat, this 20<sup>th</sup> July, in the year 2018, in duplicate original copies in the Arabic, Spanish and English language, all text being equally authentic.

In the case of any divergence in interpretation of the provisions of this Agreement, the English text shall prevail.

**FOR**  
**THE GOVERNMENT OF**  
**DOMINICAN REPUBLIC**

  
**Miguel VARGAS**  
Minister of Foreign Affairs

**FOR**  
**THE GOVERNMENT OF THE**  
**KINGDOM OF MOROCCO**

  
**Nasser BOURITA**  
Minister of Foreign Affairs and  
International Cooperation

**ANNEX I**  
**ROUTES**

1- Routes to be operated by the designate Airlines of the Kingdom of Morocco:

| <b>Points in the Dominican Republic</b> | <b>Intermediate points</b> | <b>Points In Morroco</b> | <b>Beyond Points</b> |
|-----------------------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------|
| Any point or points                     | Any point or points        | Any point or points      | Any point or points  |

2. Routes to be operated by the designate Airlines of the Dominican Republic:

| <b>Points in Morroco</b> | <b>Intermediate points</b> | <b>Points in the Dominican Republic</b> | <b>Beyond Points</b> |
|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------------|----------------------|
| Any point or points      | Any point or points        | Any point or points                     | Any point or points  |

Note 1: Any point or all intermediate points and/or beyond points on the specified routes may, at the discretion of each airline, be omitted on any or all flights.

Note 2: The eventual exercise of fifth freedom traffic rights must be approved by the aeronautical authorities of the Parties.

**Operational flexibility:**

Each designated airline may, in any or all of its flights and its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. pick up and discharge stop-over traffic at any point of the route schedule, provided that stop over time does not exceed seven (7) days at any point.

اتفاق بشأن الخدمات الجوية

بين

حكومة جمهورية الدومينيكان

و

حكومة المملكة المغربية



إن حكومة جمهورية الدومينيكان وحكومة المملكة المغربية، المشار إليهما فيما بعد " بالطرفين "؛  
ورغبة منهما في تعزيز نظام نقل جوي دولي مبني على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي،  
ورغبة منهما في تيسير تطور النقل الجوي الدولي، خاصة بإقامة شبكة النقل الجوي التي توفر خدمات جوية  
وفقا لاحتياجات المسافرين والشاحنين،  
ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من منح جمهور المسافرين والشاحنين أسعارا وخدمات  
تنافسية بأسواق مفتوحة،  
ورغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، ولإعادة التأكيد على قلقهما البالغ  
بشأن ما يقع من أعمال أو تهديدات ضد أمن الطيران المدني، الأمر الذي يعرض سلامة الأشخاص أو  
الممتلكات للخطر ويؤثر سلبا على عمليات النقل الجوي ويفقد من ثقة الجمهور في أمن الطيران المدني،  
ولكونهما طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم  
السابع من شهر دجنبر عام 1944،  
اتفقتا على ما يلي:

#### المادة 1: تعاريف

- لأغراض هذا الاتفاق، ما لم ينص على خلاف ذلك:
- أ. يعني لفظ " اتفاقية " اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع من  
دجنبر 1944، بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقا للمادة 90 من تلك الاتفاقية، وكذا كل تعديل يتعلق  
بالاتفاقية أو ملاحقها وفق المادتين 90 و 94 إذا ما تمت المصادقة على هذه الملاحق والتعديلات أو تم  
اعتمادها من قبل الطرفين؛
- ب. يعني لفظ " اتفاق " هذا الاتفاق وملحقاته وكذا كل تعديل يجري على أي منهما؛
- ج. تعني عبارة " سلطات الطيران "؛  
بالنسبة لجمهورية الدومينيكان، السلطة المكلفة بالطيران المدني؛ و  
بالنسبة للمملكة المغربية، الوزارة المكلفة بالطيران المدني؛
- وفي كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأي وظيفة متعلقة بالطيران المدني أو بوظائف  
مشابهة؛
- د. تعني عبارة " الخدمات المعتمدة " الخدمات الجوية المنشأة على الطرق المحددة طبقا للملحق هذا الاتفاق؛
- هـ. " الخدمة الجوية " و " الخدمة الجوية الدولية "، " مؤسسة النقل الجوي " و " الهبوط لأغراض غير  
تجارية " تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في المادة 96 من الاتفاقية؛

- و. تعني عبارة " مؤسسة النقل الجوي المعينة " مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها من قبل طرف ورخص لها من قبل الطرف الآخر طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق؛
- ز. " تجهيزات الطائرة " مؤن الطائرة " و "قطع الغيار" تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في الملحق 9 للاتفاقية؛
- ح. تعني عبارة " الطرق المحددة " الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛
- ط. يعني لفظ " التعريفة " الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك العمولات والأجور الأخرى الإضافية للوكالات أو بيع تذاكر النقل باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛
- ي. بالنسبة لجمهورية الدومينيكان، يعني لفظ "السيادة" و "إقليم" بالنسبة للدولة وفقا لمقتضيات المواد 1 و2 من اتفاقية شيكاغو. "السيادة": تعترف الدول بأن لكل دولة السيادة الحصرية للمجال الجوي فوق إقليمها. "إقليم" لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر إقليم دولة المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها أو سلطتها أو حمايتها أو ولاية تلك الدولة".
- ك. بالنسبة للمملكة المغربية، يعني لفظ " الإقليم " بالنسبة للدولة المناطق البرية والمياه الداخلية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها وولايتها.
- ل. "رسوم الاستعمال" هي رسوم مفروضة على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو تلك المخولة من قبلهم لفرضها، عند استعمال المنشآت وخدمات المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية أو تجهيزات وخدمات الأمن الجوي، بما في ذلك التجهيزات والخدمات الخاصة بالطائرة وطاقمها والمسافرين والبضائع.
- م. "إيكاو" تعني منظمة الطيران المدني الدولي.
- وقصد تجنب الشك، كل الإشارات إلى المفرد تشمل الجمع، وكل الإشارات إلى الجمع تشمل المفرد.

#### المادة 2: منح حقوق النقل

- 1- يمنح كل طرف متعاقد للطرف الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة.
- 2- مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية ب :
- أ. حق عبور إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه؛
- ب. حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور؛
- ج. حق الهبوط في الإقليم المذكور عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض حركة جوية دولية لإنزال وإركاب الركاب والبضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة بمقابل.

د. أي حقوق أخرى محددة في هذا الإتفاق.

3- تتمتع كذلك مؤسسات النقل الجوي من قبل كل طرف متعاقد، غير مؤسسات النقل الجوي المعينة بمقتضى المادة 3 (التعيين ورخصة التشغيل) من هذا الاتفاق، بالحقوق المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة 2 من هذه المادة، وينبغي على هذه المؤسسة الامتثال لشروط أخرى بمقتضى القوانين والتنظيمات التي يخضع لها تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية، وذلك من قبل الطرف الذي يدرس الطلب.

4- ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة من قبل أحد الطرفين حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع وبريد بمقابل من نقطة داخل إقليم الطرف الآخر إلى نقطة أخرى في نفس إقليم هذا الطرف الآخر.

#### المادة 3: التعيين ورخصة التشغيل

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة وسحب أو تغيير هذه التعيينات طبقاً لهذا الاتفاق، يجب أن تبعث هذه التعيينات إلى الطرف الآخر كتابة، ويجب أن تحدد إذا كانت مؤسسة النقل الجوي قد رخص لها بتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة.

2- عند التوصل بمثل هذا التعيين وبالطلب الوارد من مؤسسة النقل الجوي المعينة من أجل الحصول على رخص التشغيل، بالشكل والكيفية المحددين لرخصة التشغيل، يمنح الطرف الآخر الرخص المناسبة في أقرب الأجل المسطرية وذلك شريطة:

- أ. أن تكون الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف أو بيدهما معا؛
- ب. أن تكون المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أي وثيقة معادلة صالحة طبقاً للقوانين والأنظمة السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة؛
- ج. أن يتمتع الطرف الذي عين المؤسسة بالمراقبة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي هاته؛
- د. أن تستوفي المؤسسة المعينة الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ و
- هـ. أن يعتمد ويطبق الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعايير المحددة في المادتين 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

#### المادة 4: سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل

1- يحتفظ كل طرف بحقه في سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من رخص التشغيل الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر إذا:

- أ. لم تكن الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة المعينة بيد الطرف الآخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف، أو بيدهما معا؛

- ب. لم تكن المؤسسة المعنية حاصلة على رخصة للتشغيل صالحة طبقاً للأنظمة السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة؛
- ج. لم يكن الطرف الذي عين المؤسسة يتمتع بالمراقبة التنظيمية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي؛
- د. لم تمثل المؤسسة المعنية للقوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ أو
- هـ. لم يعتمد ولم يطبق الطرف الآخر المعايير المنصوص عليها في المادة 12 (السلامة الجوية) و 13 ( أمن الطيران ) من هذا الإتفاق.

2- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرتين الفرعيتين (ج) و (د) من الفقرة 1 من هذه المادة، فلا يمكن ممارسة الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي طبقاً للمقتضيات المذكورة بالمادة 22 (مشاورات وتعديلات) بهذا الاتفاق.

#### المادة 5: المنافسة العادلة وتشغيل الخدمات الجوية

- 1- يوفر كل من الطرفين لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين فرصاً عادلة ومتكافئة للمنافسة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية المنظمة بواسطة هذا الاتفاق.
- 2- يرخص كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر بتحديد عدد رحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية التي تقدمها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق.
3. وطبقاً لهذا الحق، لن يفرض أي من الطرفين، بمبادرة انفرادية، تحديد حجم الحركة، عدد الرحلات أو مدى انتظامها أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر إلا في حالة وجود دوافع جمركية أو تقنية أو ذات صلة بالتشغيل أو بالبيئة وذلك بموجب مع مقتضيات المادة 15 من الاتفاقية.

#### المادة 6: تطبيق القوانين والأنظمة

- 1- تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين التي تحكم الدخول إلى إقليمه والإقامة فيه ومغادرته من طرف إحدى طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله المستعملة في خدمة جوية دولية، وكذا تشغيل وملاحة هذه الطائرات خلال تواجدها في إقليمه على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر عند الدخول والإقامة والخروج من إقليم هذا الطرف.
- 2- تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه والإقامة به ومغادرته فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد كتلك المتعلقة بالدخول والهجرة والجوازات والإجراءات الجمركية والصحية، على الركاب والأمتعة والأطعم والبضائع والبريد المنقولة بواسطة طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر عند دخول إقليم الطرف الأول أو مغادرته أو أثناء تواجده.

3- بصفة عامة، عند تطبيق القوانين والأنظمة السارية المفعول، لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء الأفضلية لمؤسساته أو لأي مؤسسات أخرى على خلاف مؤسسات معينة من قبل الطرف الآخر تُشغل خدمات جوية مماثلة.

#### المادة 7: العبور المباشر

يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم كلا الطرفين دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض إلى مراقبة بسيطة. كما يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم أي الطرفين دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض إلى مراقبة مكثفة لدواعي أمن الطيران، أو مكافحة المخدرات أو تجنب الدخول غير الشرعي أو لظروف خاصة.

#### المادة 8: رسوم الاستعمال

1- لا ينبغي لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم استعمال على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر أعلى من تلك المفروضة على مؤسساته الخاصة التي تشغل خدمات جوية مماثلة.

2- يخضع تحديد الرسوم المفروضة على شركات الطيران لاستعمال المطارات، المنشآت والمرافق والخدمات الأخرى، وكذلك أية رسوم مقابل استعمال مرافق الملاحة الجوية والاتصالات والخدمات لقوانين وأنظمة كل طرف.

#### المادة 9: التعريفات

1- تحدد مؤسسات النقل الجوي المعنية بحرية تعريفاتها وتسعى لتطبيق تعريفات معقولة مع الأخذ في الاعتبار جميع العوامل ذات الصلة، خاصة مصلحة الزبناء وتكلفة مميزات خدمات الاستغلال ونسبة العمولة والأرباح المعقولة وجميع الاعتبارات التجارية الأخرى للسوق.

2- لن يكون الطرفان ان ملزمان بإيداع التعريفات المفروضة من قبل مؤسسات النقل الجوي أو المصادقة عليها.

3- وبغض النظر عن البند 1 من هذه المادة، يمكن لأي من الطرفين أن يطلب التزود بالمعلومات حول التعريفات المقترحة من قبل مؤسسته الخاصة أو المؤسسات المعنية التابعة للطرف الآخر قصد نقل البضائع من وإلى إقليمه.

4- دون حصر تطبيق مبادئ المنافسة العادلة وقانون المستهلك لدى كل طرف متعاقد، يمكن لأي طرف متعاقد المبادرة بطلب المشاورات وفقاً للمقتضيات المنصوص عليها بالمادة 22 (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق، وذلك قصد:

أ. تجنب التعريفات والممارسات التمييزية غير المعقولة؛

- ب. حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب سواء استغلال الوضع المهيمن أو الممارسات المتفق عليها من قبل الناقلات الجوية؛
- ج. حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المنخفضة بشكل غير طبيعي وذلك بسبب الإعانات أو المساعدات المباشرة أو غير المباشرة.

#### المادة 10: تقديم المعلومات

تزود سلطات طيران الخاصة بكل طرف متعاقد سلطات طيران الطرف الآخر، بناء على طلب هذا الأخير بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسساتها الجوية المعنية. تشمل هذه المعلومات الإحصائيات وجميع المعلومات الضرورية لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف هذه المؤسسات على الخدمات المعتمدة.

#### المادة 11: الاعتراف بالشهادات والرخص

- 1- يعترف كل من الطرفين بشهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والإجازات المسلمة أو المصادق عليها من قبل الطرف الآخر بهدف تشغيل الطرق الجوية المحددة في ملحق هذا الاتفاق. شريطة أن تكون الالتزامات التي يتم تسليم تلك الشهادات والرخص أو المصادقة عليها بموجبها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.
- 2- غير أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في عدم الاعتراف، للملاحة داخل إقليمه، بصلاحية تلك الشهادات والإجازات التي سلمت لرعاياه من قبل الطرف الآخر.

#### المادة 12: السلامة الجوية

- 1- يجوز لكل من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية الخاصة بالسلامة لدى الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات وخدمات الطيران، وأطقم القيادة، والطائرات، وتشغيل الطائرات. ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوما ابتداء من تاريخ تقديم هذا الطلب.
- 2- إذا وجد أحد الطرفين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف الآخر لا يعتمد بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ولا يشرف عليها في المجالات المشار إليها في البند 1، بحيث تفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، فإن الطرف الأول يبلغ للطرف الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الدنيا التي وضعت في لك الوقت بموجب الاتفاقية، ويجب على الطرف الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملزمة اللازمة. ويكون عدم اتخاذ الطرف الآخر الإجراءات اللازمة في غضون 15 يوما أو في مدة أطول كما اتفق عليه، سببا لتطبيق الفقرة (هـ) من البند 1 من المادة 4 (إلغاء رخص التشغيل) من هذا الاتفاق.
- 3- طبقا للمادة 16 من الاتفاقية، من المتفق عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة للطيران تابعة لأحد الطرفين أو يتم استئجارها، على خدمات من وإلى إقليم الطرف الآخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف الآخر، لتفتيش من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف الآخر، على متن

الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق طاقمها وكذا من حالة الطائرة وتجهيزاتها ظاهريا (المشار إليها في هذه المادة "عملية التفتيش") شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

4- إذا أفضت عملية أو عمليات التفتيش إلى ما يلي:

- أ. قلق بالغ بشأن عدم احترام طائرة أو تشغيلها للحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛ أو
- ب. قلق بالغ بشأن الاعتماد والتطبيق الفعليين لمعايير السلامة التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛

فيحق للطرف الذي أجرى عملية التفتيش لأغراض المادة 33 من الاتفاقية أن يستنتج أن الالتزامات التي بموجبها تم تسليم شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة أو المصادقة عليها أو أن الالتزامات التي بموجبها يتم تشغيل الطائرة تساوي أو تفوق الحد الأدنى للمعايير المحددة بموجب الاتفاقية.

5- في حال رفض ممثل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي إمكانية مباشرة عملية تفتيش الطائرة المشغلة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين طبقا للفقرة 3 من هذه المادة، فيحق للطرف الآخر أن يستنتج وجود قلق بالغ من الحالات المذكورة في الفقرة 4 من هذه المادة ويتوصل إلى الخلاصات المذكورة في تلك الفقرة.

6- يتمتع كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تغيير ترخيص التشغيل الخاص بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر فوراً بعد استنتاج الطرف الأول، سواء نتيجة عملية أو عمليات التفتيش أو رفض إجراء عملية التفتيش أو المشاورات أو غيرها. إن القيام بهذا الإجراء الفوري ضروري من أجل سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين طبقاً للفقرتين 2 أو 6 من هذه المادة حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء.

#### المادة 13: أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان أن تماشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقع في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقع في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقع في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، وبروتوكول قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقع في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991، وكل الاتفاقيات أو البروتوكولات المتعلقة بأمن الطيران التي ينضم إليها الطرفان.

- 2- يقدم الطرفان ان، عند الطلب، كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، وركابها، وطاقمها، وسلامة المطارات، وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، ولمنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.
- 3- يتصرف الطرفان ان، في العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين. كما يتعين على كل طرف متعاقد إلزام مشغلي الطائرات المدرجين بسجلاته أو الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميه، ومشغلي المطارات الموجودة في إقليميه، بالامتثال لأحكام أمن الطيران المذكورة.
- 4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه، والتي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف الآخر أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. ويتعين على كل طرف متعاقد، أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملزمة داخل إقليميه، من أجل حماية الطائرات، وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والحقائب والبضائع، ومؤمن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. وعلى كل طرف متعاقد، أن ينظر بعين العطف لأي طلب من الطرف الآخر قصد اتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد خاص.
- 5- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وأطقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملزمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.
- 6- حين يكون لطرف متعاقد دوافع معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر لم يحترم مقتضيات السلامة الجوية لهذه المادة، فيخول لذلك الطرف أن يطلب مشاورات فورية مع الطرف الآخر.
- 7- دون المساس بالمادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق، يشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضي في غضون 15 يوما من تاريخ هذا الطلب سببا للإلغاء أو سحب أو تعليق أو حد أو فرض شروط على رخص التشغيل الخاصة بالناقلات الجوية لكلا الطرفين.
- 8- عند وقوع تهديد فوري واستثنائي، يمكن للطرف أن يتخذ الإجراءات المؤقتة قبل مرور 15 يوما.
- 9- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين طبقا للفقرة 7 من هذه المادة بعد امتثال الطرف الآخر لمقتضيات هذه المادة.

#### المادة 14: الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب

- 1- تعفى الطائرات المشغلة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن أي من الطرفين، وكذا تجهيزات الطائرات واحتياجات الوقود والزيوت ومؤمن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والسجائر)، المنقولة على متن هذه الطائرات، وذلك عند الدخول إلى إقليم الطرف الآخر، من



الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة، شريطة أن تظل هذه المواد على متن الطائرات إلى حين إعادة نقلها أو استعمالها أثناء جزء من رحلة منجزة فوق ذلك الإقليم.

2- مع مراعاة الفقرة (3) من هذه المادة، تعفى كذلك من رسوم الجمارك ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة باستثناء الضرائب المتعلقة بالخدمات المقدمة كل من:

- أ. مؤن الطائرة التي شحنت في إقليم أحد الطرفين وذلك في الحدود التي عينتها سلطات طيران الطرف المذكور والموجبة للاستعمال على متن الطائرات المغادرة التي تؤمن خدمة معتمدة للطرف الآخر؛
- ب. قطع الغيار المستوردة على إقليم أحد الطرفين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة لأجل الخدمات المعتمدة، من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من لدن الطرف الآخر؛
- ج. زيوت التشحيم والمواد الاستهلاكية المخصصة لتموين الطائرات عند الوصول، العبور والمغادرة والمشغلة على الخدمات المعتمدة، من طرف مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر حتى ولو استعملت هذه المؤن على جزء من الرحلة المنجزة على إقليم الطرف الذي تزودت منه الطائرة.

3- تخضع المعدات و المؤن المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة لحراسة ومراقب الجمارك الخاصة بالطرفين .

4- تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة، من حقوق الجمارك والضرائب الأخرى المشابهة شريطة أن تكون خاضعة لحراسة ومراقبة الجمارك.

5- لا يمكن تفرغ التجهيزات العادية للطائرات وكذا الأدوات والمؤن التي توجد على متن طائرات إحدى المؤسسات المعنية التابعة لأحد الطرفين في إقليم الطرف الآخر إلا بعد موافقة سلطات جمارك ذلك الطرف الآخر، ويمكن لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت مراقبتها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقا للقوانين والأنظمة الجمركية.

#### المادة 15: الأنشطة التجارية

1- وفقا لقوانين وتنظيمات الطرف الآخر، يمنح لكل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي معينة تابعة لأحد الطرفين الحقوق التالية:

- أ. فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل، جلب وإبقاء، فوق إقليم الطرف الآخر، موظفيها الإداريين والمختصين الآخرين، وكذا التجهيزات المكتبية، والتجهيزات الأخرى والمستلزمات الترويجية الضرورية لتسيير خدماتها الجوية الدولية؛
- ب. توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاريين من جنسيتها وفق القوانين والتنظيمات الجاري بها العمل في الدولة التي سيشغل بها هؤلاء الموظفين؛
- ج. الاستعانة بخدمات موظفي أي منظمة أو شركة أو مؤسسة للنقل الجوي أخرى تشتغل بإقليم الطرف الآخر؛
- د. تأسيس مكاتب بإقليم الطرف الآخر لأغراض تدبير الخدمات الجوية وترويجها وبيعها؛

هـ. بيع الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بذلك وتسويقها بإقليم الطرف الآخر، إما مباشرة أو بواسطة وكلائها أو وسطاء آخرين إذا رغبت في ذلك، ويجب أن يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملة القابلة للتحويل الخاصة بالدول الأخرى؛

و. تحويل، بناء على طلب، فائض الأرباح المحصل عليها محليا إلى إقليم مؤسسته. ويسمح حق مؤسسة النقل الجوي تحويل الأموال فوراً ودون قيود أو ضرائب وفق أسعار الصرف المعمول بها في المعاملات التجارية والمبلغ المحول بالتاريخ الذي يقوم فيه صاحب الطلب بتعبئة طلب التحويل. فتجرى هذه التحويلات طبقاً لتنظيمات أسعار العملة الصعبة المعمول بها بالنسبة للطرف المعني بالأمر؛

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين إبرام اتفاقيات للتسويق التجاري وفق القوانين والتنظيمات والسياسات الوطنية، كالاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة، أو المشاركة في نظام تقاسم الرموز أو التأجير مع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أو مؤسسات طرف ثالث شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخصة التشغيل المناسبة.

3- قد يفرض على مؤسسة النقل الجوي التجاري إيداع أيًا من اتفاقيات التعاون في التسويق التجاري المقترحة لدى سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين قبل اعتمادها.

4- حين تطرح مؤسسة النقل الجوي التجاري خدمات البيع، ينبغي عليها أن توضح لمشتري تذاكر تلك الخدمات، في نقطة البيع، أي مؤسسة للنقل الجوي ستصبح المؤسسة المشغلة، وأي قطاع من الخدمات ومع أي من مؤسسات النقل الجوي. سيدخل المشتري في علاقة تعاقدية.

#### المادة 16: تأجير الطائرة

1- يمكن لأي من الطرفين منع استعمال طائرة مستأجرة للخدمات طبقاً لهذا الاتفاق، والتي لا تمثل لمقتضيات المادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) بهذا الاتفاق.

2- مع مراعاة الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين تشغيل خدمات طبقاً لهذا الاتفاق عن طريق استعمال طائرات مستأجرة تحترم الالتزامات المنصوص عليها بالمادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) بهذا الاتفاق.

#### المادة 17: تغيير الطائرات

يجوز لمؤسسة نقل جوي معينة، في أي جزء دولي أو أجزاء من الطرق المحددة، أن تشغل رحلاتها الدولية دون أي قيد لتغيير، في أي نقطة من الطريق، نوع الطائرة المشغلة أو رقمها؛ شريطة أن [باستثناء جميع خدمات الشحن] يكون النقل ما وراء هذه النقطة استمراراً للنقل من إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي، وفي الاتجاه المعاكس يعد النقل إلى إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي استمراراً للنقل انطلاقاً من ما وراء هذه النقطة.

#### المادة 18: المناولة الأرضية

1- مع مراعاة أحكام السلامة المعمول بها، بما في ذلك معايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات التي توصي بها، الواردة في الملحقين 6 و17، وطبقاً للمقتضيات التشريعية والتنظيمية المحلية، يرخّص كل طرف لمؤسسات النقل الجوي للطرف الآخر، بناءً على اختيار كل مؤسسة نقل جوي، ما يلي:

- أ. أداء خدمات المناولة الأرضية الخاصة بها.
- ب. الانضمام مع أخرى لتشكيل كيان يقدم الخدمات؛ و / أو
- ج. الاختيار بين مقدمي الخدمات المتنافسة.

2- عندما تكون القواعد الداخلية للطرف تقييد ممارسة الحقوق المذكورة أعلاه، تعامل شركات الطيران على نحو غير تمييزي فيما يتعلق بخدمات المناولة الأرضية الممنوحة من طرف مقدمي المناولة المعتمدين أو المرخصين.

3- تخضع ممارسة الحقوق المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة إلى القيود المادية أو التشغيلية الناتجة عن اعتبارات السلامة أو أمن الطيران في المطار.

#### المادة 19: الخدمات متعددة الوسائط

على الرغم من أي حكم آخر من هذا الاتفاق، يسمح لمؤسسات النقل الجوي ومقدمي الخدمات غير المباشرة لنقل البضائع للطرفين، دون قيد، باستخدام أي وسيلة نقل برية للبضائع في علاقة مع النقل الجوي الدولي إلى أو من أي نقط في إقليم الطرفين أو في دول ثالثة، بما في ذلك النقل إلى أو من جميع المطارات بتسهيلات جمركية، بما في ذلك، حيثما أمكن تطبيقه، الحق في نقل البضائع تحت النظام الجمركي بموجب القوانين والأنظمة المعمول بها. وتمكن هذه البضائع، سواء كانت منقولة عن طريق البر أو عن طريق الجو، من الوصول إلى خدمات المطارات الجمركية وتسهيلاتها. وقد تختار مؤسسات النقل الجوي أن تقوم بنفسها وسيلة النقل البري أو أن توفرها من خلال ترتيبات مع ناقلات برية أخرى، بما في ذلك النقل البري الذي تشغله مؤسسات نقل جوي أخرى ومقدمي نقل البضائع غير مباشرين.

ويمكن تقديم خدمات الشحن متعدد الوسائط هذه بطريقة منفردة، من خلال سعر للنقل الجوي والبري المجتمع، شريطة عدم تضليل الشاحنين بشأن الوقائع المتعلقة بهذا النقل.

#### المادة 20: أنظمة الحجز بالحاسوب (CRS)

يطبق كل طرف مدونة السلوك الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي لتنظيم وتشغيل نظم الحجز بالحاسوب داخل إقليمها بما يتماشى مع الأنظمة والالتزامات السارية الأخرى المتعلقة بأنظمة الحجز بالحاسوب.

#### المادة 21: الموافقة على جداول الرحلات

- 1- يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي طرف متعاقد أن تقدم جداول رحلاتها المرتقبة إلى سلطات طيران الطرف الآخر من أجل الموافقة عليها، وذلك ثلاثون (30) يوما على الأقل قبل تشغيل الخدمات المعتمدة. كما يطبق نفس الاجراء على أي تغيير يطالها.
- 2- إذا رغبت مؤسسة النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين في تشغيل رحلات إضافية على لخدمات المعتمدة خارجة عن برنامج التشغيل الموافق عليه، يجب على مؤسسة النقل الجوي هذه أن تقدم مسبقا طلبا للترخيص من قبل سلطات طيران الطرف الآخر. ويجب عادة تقديم هذه الطلبات على الأقل ثلاثة (3) أيام عمل على الأقل قبل تشغيل هذه الرحلات.

#### المادة 22: الرحلات غير المنتظمة / الرحلات العارضة

- 1- يحق لشركات الطيران لكل طرف نقل الركاب العارضين الدوليين (وأمتعتهم المصحوبة) و/أو البضائع (بما في ذلك، من بين أمور أخرى، الجمع بين الركاب والبضائع).
- 2- يعمل كل طرف، شريطة المعاملة بالمثل، على الاستجابة في غضون المواعيد التي حدتها سلطات الطرفين دون تأخير على طلبات الرحلات غير المنتظمة أو العارضة التي تقوم بها شركات الطيران المرخصة من قبل الطرف الآخر.
- 3- تطبق الأحكام المتعلقة بتطبيق القوانين، ومنح حقوق النقل، والاعتراف بالشهادات والرخص، والأمن، وسلامة الطيران، وحقوق الاستعمال، والرسوم الجمركية، والاحصائيات والمشاورات وأي مادة أخرى من هذا الاتفاق ذات صلة، بما في ذلك الضرائب المحلية، على الرحلات غير المنتظمة أو العارضة المشغلة من طرف شركات طيران أحد الطرفين من وإلى إقليم الطرف الآخر.

#### المادة 23: المشاورات والتعديلات

- 1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين بروح من التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر لضمان تنفيذ مقتضيات هذا الإتفاق وملحقاته والامثال لها بصورة مرضية. كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الإتفاق أو ملحقاته.
- 2- يجوز لأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات شفوية أو عن طريق تبادل المراسلات. وما لم يتفق الطرفان ان على خلاف ذلك، تبدأ هذه المشاورات في أجل ثلاثين (30) يوما من تاريخ تسلم الطلب.
- 3- يتم أي تعديل لهذا الإتفاق أو ملحقاته عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية، ويدخل حيز التنفيذ في التاريخ المنصوص عليه في آخر مذكورة.

#### المادة 24: الاتفاقات متعددة الأطراف

إذا انضم كلا الطرفين إلى اتفاق متعدد الأطراف يعالج مسائل يشملها هذا الاتفاق، فإنهما يتشاوران لتحديد ما إذا وجب تعديل هذا الاتفاق ليأخذ بعين الاعتبار الاتفاق متعددة الأطراف.

#### المادة 25: تسوية الخلافات

1- إذا نشأ خلاف بين الطرفين حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته أولاً عن طريق المشاورات والمفاوضات المباشرة.

2- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه، يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين على محكمة (تسمى فيما بعد الهيئة التحكيمية) تتألف من ثلاثة محكمين. يعين كل من الطرفين محكماً واحداً ويتفق المحكمان المعينان على تعيين المحكم الثالث. ويتعين ألا يكون المحكم الثالث مواطناً لأحد الطرفين، ويرأس هذا المحكم الهيئة التحكيمية.

3- يعين كل من الطرفين محكماً في أجل ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الإشعار بطلب عرض الخلاف على هيئة تحكيمية من الطرف الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية، ويعين المحكم الثالث في غضون ستين (60) يوماً إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين المحكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين محكم أو محكمين بحسب ما يقتضيه الحال. وإن كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين، فإن نائب الرئيس الأكثر أقدمية يتولى التحكيم ما لم يكن مجرداً من الأهلية.

4 - تحدد الهيئة التحكيمية نظامها الداخلي.

5- مع مراعاة القرار النهائي للهيئة التحكيمية، فإن الطرفين يتحملان بالتساوي المصاريف الأولية المتعلقة بالتحكيم.

6- يمثل الطرفان أن لكل قرار يصدر عن الهيئة التحكيمية.

7- إذا لم يمثل أحد الطرفين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بمقتضى هذه المادة، يجوز للطرف الآخر بقدر ما يدوم عدم الامتثال، حد أو سحب أو تعليق أو إلغاء الحقوق أو الامتيازات التي منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المخل أو لمؤسسة النقل الجوي المخلة التابعة له.

#### المادة 26: إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين أن يخطر الطرف الآخر، في أي وقت، كتابة وعبر الطرق الدبلوماسية، بنيته في إنهاء هذا الاتفاق، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. في هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف الآخر للإخطار، أو بعد أي مدة أقصر تم الاتفاق عليها بين الطرفين، ما لم يتم سحب الإخطار باتفاق مشترك قبل انتهاء مدة الصلاحية. وإذا لم يتوصل الطرف الآخر بإخطار الاستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 27: تسجيل الإتفاق

يقوم الطرفان ان بتسجيل هذا الإتفاق وكذا التعديلات اللاحقة الخاصة به لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 28: دخول حيز التنفيذ

يطبق هذا الاتفاق بصفة مؤقتة ابتداء من تاريخ التوقيع عليه، ويدخل حيز التنفيذ بتاريخ التوصل بآخر إشعار، عبر القنوات الدبلوماسية، يشعر من خلاله الطرفان بعضهما البعض باستكمال الإجراءات القانونية المطلوبة لدخوله حيز التنفيذ.

وإثباتا لذلك قام الموقعان أدناه المخول لهما بذلك من قبل حكومتهما بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حرر بالرباط بتاريخ 20 يوليوز 2018، في نظيرين أصليين باللغات الإسبانية والعربية والإنجليزية، ولكل النصوص نفس الحجية.

وفي حال الاختلاف في تأويل مقتضيات هذا الاتفاق يرجح النص الإنجليزي.

عن

حكومة المملكة المغربية



ناصر بوريطة

وزير الشؤون الخارجية والتعاون الدولي

عن

حكومة جمهورية الدومينيكان



ميجيل فاركاس

وزير العلاقات الخارجية

الملحق الأول  
الطرق

أ- الطرق المشغلة من طرف شركات الطيران المعنية من طرف المملكة المغربية

| النقط بالمغرب      | النقط الوسطية      | النقط بالدومينيكان | النقاط ما وراء     |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| أية نقطة أو أي نقط | أية نقطة أو أي نقط | أية نقطة أو أي نقط | أية نقطة أو أي نقط |

أ- الطرق المشغلة من طرف شركات الطيران المعنية من طرف جمهورية الدومينيكان

| النقط بالدومينيكان | النقط الوسطية      | النقط بالمغرب      | النقاط ما وراء     |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| أية نقطة أو أي نقط | أية نقطة أو أي نقط | أية نقطة أو أي نقط | أية نقطة أو أي نقط |

ملاحظة 1: يمكن حذف أية نقطة أو كل النقط الوسطية و/ النقط ما وراء بالطرق المحددة إذا رغبت أي مؤسسة للنقل الجوي بذلك في أي من أو كل الرحلات.

ملاحظة 2: يجب أن تخضع ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة لمصادقة سلطات طيران الطرفين.

مرونة التشغيل

يجوز لأي مؤسسة للنقل الجوي المعنية أن تقوم، بخصوص أي رحلة أو رحلاتها وحسب اختياراتها:

- أ. تشغيل الرحلات في أي من الاتجاهين أو كلا الاتجاهين.
- ب. الجمع بين أرقام رحلات مختلفة في عملية طائرة واحدة.
- ج. الازكاب والإنزال خلال التوقف في أي نقطة من جدول الطرق، شريطة عدم تجاوز مدة مكوث الطائرة في أي نقطة سبعة (7) أيام.

**Dada** en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los dieciséis (16) días del mes de junio del año dos mil veintiuno (2021); años 178 de la Independencia y 158 de la Restauración.

**Eduardo Estrella**  
Presidente

**Ginette Bournigal de Jiménez**  
Secretaria

**Lía Ynocencia Díaz Santana**  
Secretaria

**Dada** en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los cinco (5) días del mes de octubre del año dos mil veintiuno (2021); años 178 de la Independencia y 159 de la Restauración.

**Alfredo Pacheco Osoria**  
Presidente

**Nelsa Shoraya Suárez Ariza**  
Secretaria

**Agustín Burgos Tejada**  
Secretario

**LUIS ABINADER**  
**Presidente de la República Dominicana**

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 128 de la Constitución de la República.

**PROMULGO** la presente Resolución y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y ejecución.

**DADA** en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de octubre del año dos mil veintiuno (2021); año 178 de la Independencia y 159 de la Restauración.

**LUIS ABINADER**