

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE AUTORIDADES AERONÁUTICAS DEL REINO DE ESPAÑA Y DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA.

Los días 16, 17 y 18 de Marzo, se han mantenido, en Madrid, negociaciones aéreas entre Delegaciones de Autoridades Aeronáuticas de España y Costa Rica, presididas por Dña. Eugenia Llorens Beltrán de Heredia, Subdirectora General de Explotación del Transporte Aéreo, y el Lic. D. Roberto Arguedas Pérez, Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, con el fin de analizar el marco actual de las relaciones aéreas entre los dos países.

Las reuniones se han mantenido dentro de un espíritu de cordialidad, amistad y cooperación, como corresponde a las relaciones entre España y Costa Rica.

La composición de las Delegaciones figura como Anexo I al presente Memorandum.

Como ampliación de la información transmitida por la Delegación española en el curso de las reuniones celebradas en la Ciudad de San José durante el mes de octubre de 2003, la Delegación española informó que ya se ha publicado el Reglamento 847/04 por el que se autoriza a los Estados Miembros a negociar bilateralmente con terceros países así como que también se han acordado a nivel comunitario las Cláusulas Estándares que deben incluirse en los Convenios Bilaterales, a fin de adaptarlos a la nueva situación normativa.

La Delegación española explicó asimismo que en virtud de lo establecido en el mencionado Reglamento, España deberá someter los acuerdos alcanzados al procedimiento de comitología y que, entretanto, su aplicación tendrá carácter provisional. Se adjunta copia del Reglamento 847/04 como Anexo II a este Memorandum.

Por otra parte, la Delegación española informó sobre la normativa europea relativa a la posibilidad de que los Estados Miembros de la Unión Europea puedan acordar la imposición de tasas al combustible de aviación suministrado a las empresas aéreas para la operación de rutas entre dichos Estados Miembros. En este sentido, manifestó que si bien España no tiene actualmente intención de aplicar dicha medida, ningún elemento de los acuerdos concluidos debería impedir en un futuro la eventual aplicación de esta tasa si así se decidiera de conformidad con la normativa comunitaria.

g

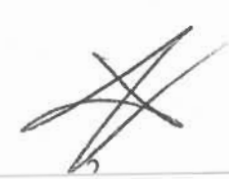


Durante las negociaciones, fueron tratados diversos temas en torno al marco de las relaciones aéreas entre los dos países, alcanzando los siguientes acuerdos:

1. Actualizar el contenido del vigente Convenio sobre Transporte Aéreo 1979, incorporando los nuevos textos que figuran como Anexo III, del modo siguiente:
 - EXENCIONES (Sustituye al Artículo 5. Exenciones Aduaneras y Control de Pasajeros en Tránsito). Quedan pendientes de aceptación de las Autoridades costarricenses el último párrafo del apartado 2 y el apartado 5, que figuran entre corchetes, hasta tanto sus Autoridades competentes en esta materia se pronuncien sobre los mismos.
 - TARIFAS (Sustituye al Artículo 6. Tarifas) Queda pendiente de aceptación de las Autoridades costarricenses el apartado 8, que figura entre corchetes, hasta tanto se clarifique la postura común a adoptar en el seno de la CLAC y se incorpore la misma a la legislación interna de Costa Rica.
 - OPORTUNIDADES COMERCIALES (sustituye a los Artículos 9. Transferencia de Beneficios y Artículo 13. Personal) Queda pendiente la eliminación del apartado 10, que figura entre corchetes, hasta tanto se analice esta oportunidad por las Autoridades costarricenses.
 - SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (Sustituye al Artículo 7 (bis). Seguridad) Queda pendiente de aceptación de las Autoridades costarricenses el apartado 10, que figura entre corchetes, hasta tanto se clarifique la postura común a adoptar en el seno de la CLAC y se incorpore la misma a la legislación interna de Costa Rica.
 - SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AEREAS. (Sustituye al Artículo 7 (tercero). Seguridad de las Operaciones Aéreas. Queda pendiente de aceptación de las Autoridades costarricenses el apartado 8, que figura entre corchetes, hasta tanto se clarifique la postura común a adoptar en el seno de la CLAC y se incorpore la misma a la legislación interna de Costa Rica.

2. Analizar la inclusión en el vigente Convenio de Transporte Aéreo de 1979 de las cláusulas estándar comunitarias propuestas por la Parte española que afectan a los Artículos 1. Definiciones (incorporación de un nuevo Apartado n); 3. Designación de Empresas; y 4. Revocaciones; cuyos contenidos, que figuran entre corchetes, quedan pendientes hasta que se pueda alcanzar un acuerdo entre ambas Partes, una vez clarificada la postura común a adoptar en el seno de la CLAC y la incorporación de la misma a la legislación interna de Costa Rica. Se adjunta como Anexo IV las propuestas presentadas por la Parte española.

G



3. Incluir una Cláusula sobre Código Compartido en el marco del Acuerdo vigente, que se adjunta como Anexo V a este Memorandum.
4. Ambas Partes acuerdan la conveniencia de concluir en una próxima reunión un nuevo Convenio Bilateral que actualice el texto actual y agrupe las distintas modificaciones acordadas en las diversas reuniones celebradas desde 1979 y con ese objetivo intercambiarán textos para su análisis antes de dicha reunión.
5. Las empresas aéreas designadas por España, podrán realizar sus servicios entre España y Costa Rica, operando los puntos que se detallan a continuación:
 - Puntos intermedios: San Juan, Santo Domingo y La Habana, con derechos de tráfico de 5ª. libertad, en dos de los tres puntos especificados, a elegir libremente por las empresas aéreas designadas.
 - Panamá y Guatemala, con derechos de tráfico de 5ª. libertad a ser explotados en una única dirección.
 - Puntos intermedios: Managua y Miami, sin derechos de tráfico de 5ª. libertad.
 - Punto más allá: Lima, con derechos de tráfico de 5ª. libertad.
6. La operación de servicios aéreos a Panamá y Guatemala, con los derechos de tráfico de 5ª libertad especificados en el apartado 5 anterior, podrá realizarse por un período de dos años, a partir de la fecha de la firma del presente Memorandum, y su prórroga será acordada expresamente por ambas Partes, dentro de un espíritu de colaboración y apoyo mutuos.
7. Las empresas aéreas designadas españolas podrán utilizar un punto en El Salvador y un punto en Honduras, sin derechos de tráfico de 5ª. libertad y en operaciones en régimen de acuerdo de código compartido.
8. Los puntos que podrán operar las empresas aéreas designadas por Costa Rica serán determinados por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambos países, sobre la base de reciprocidad y valores económicos análogos.
9. Ambas Delegaciones han expresado además su disposición favorable para analizar los proyectos concretos que las compañías aéreas respectivas puedan presentar, que contribuyan al desarrollo de los enlaces aéreos entre los dos países.

9


3

10. Ambas Delegaciones intercambiaron información sobre la firma del Convenio para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, que ya ha sido ratificado por la Parte española.
11. Como respuesta al interés manifestado por la Parte costarricense de disponer de capacitación y cooperación técnica, especialmente en lo relativo al ámbito de la formación en materia aeronáutica, la Parte española tomó nota de este interés que elevará a instancias superiores para su consideración.

Quedan sin efecto todas las Disposiciones convenidas en los Acuerdos o Memoranda de Entendimiento suscritos con anterioridad que contradigan lo dispuesto en este Memorandum de Entendimiento.

Firmado en Madrid, el dieciocho de marzo de dos mil cinco, en dos ejemplares igualmente válidos.

Por la Delegación de España



Eugenia Llorens Beltrán de Heredia

Por la Delegación de Costa Rica



Roberto Arguedas Pérez

10. Ambas Delegaciones intercambiaron información sobre la firma del Convenio para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, que ya ha sido ratificado por la Parte española.
11. Como respuesta al interés manifestado por la Parte costarricense de disponer de capacitación y cooperación técnica, especialmente en lo relativo al ámbito de la formación en materia aeronáutica, la Parte española tomó nota de este interés que elevará a instancias superiores para su consideración.

Quedan sin efecto todas las Disposiciones convenidas en los Acuerdos o Memoranda de Entendimiento suscritos con anterioridad que contradigan lo dispuesto en este Memorandum de Entendimiento.

Firmado en Madrid, el dieciocho de marzo de dos mil cinco, en dos ejemplares igualmente válidos.

Por la Delegación de España



Eugenia Llorens Beltrán de Heredia

Por la Delegación de Costa Rica



Roberto Arguedas Pérez

DELEGACIÓN DE ESPAÑA

PRESIDENTA

Dña. Eugenia Lloréns Beltrán de Heredia
Subdirectora General de Explotación del Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil

DELEGADOS

Dña. Victoria Gallego Pérez
Jefa del Área de Promoción del Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil

D. Juan Luis Muñoz de Laborde Bardín
Jefe de Área de Cooperación Aérea, Marítima y Terrestre
Dirección General de Relaciones Económicas
Internacionales
Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación

D. Jorge Rubio Domínguez
Jefe del Servicio de Convenios Aéreos
Dirección General de Aviación Civil

Dña. Marta García Miranda
Compañía IBERIA
Representante de la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (ACETA)

D. Francisco Ocaña del Valle
Compañía AIR EUROPA
Representante de la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (ACETA)

4

DELEGACIÓN DE COSTA RICA

PRESIDENTE

Lic. D. Roberto Arguedas Pérez
Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil

DELEGADOS

Lic. D. Adolfo Gutiérrez Jiménez
Directivo del Consejo Técnico de Aviación Civil

Cap. D. Álvaro Escalante Montealegre
Directivo del Consejo Técnico de Aviación Civil

Licda. Dña. Sonia Garro Rojas
Jefa Transporte Aéreo

D. Ernesto Gutiérrez Sandí
Representante de Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA)

Corrección de errores del Reglamento (CE) n° 847/2004 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países

(Diario Oficial de la Unión Europea L 157 de 30 de abril de 2004)

El Reglamento (CE) n° 847/2004 se leerá como sigue:

**REGLAMENTO (CE) N° 847/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO
de 29 de abril de 2004
sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las relaciones internacionales entre los Estados miembros y terceros países en el sector de la aviación se han regido tradicionalmente por acuerdos bilaterales de servicios de transporte aéreo entre los Estados miembros y terceros países, sus anexos y otros acuerdos bilaterales o multilaterales relacionados.
- (2) Después de las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas dictadas en los asuntos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 y C-476/98, la Comunidad tiene competencia exclusiva respecto de varios aspectos de dichos acuerdos.
- (3) El Tribunal de Justicia ha aclarado también el derecho de las compañías aéreas comunitarias de beneficiarse del derecho de establecimiento en la Comunidad, incluido el derecho de acceso no discriminatorio al mercado.

⁽¹⁾ DO C 234 de 30.9.2003, p. 21.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 2 de septiembre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 5 de diciembre de 2003 (DO C 54 E de 2.3.2004, p. 33), Posición del Parlamento Europeo de 30 de marzo de 2004 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 14 de abril de 2004.

(4) Cuando la materia de un acuerdo recaiga en parte dentro de la competencia de la Comunidad y en parte dentro de la de los Estados miembros, es necesario garantizar una estrecha cooperación entre estos últimos y las instituciones comunitarias tanto en el proceso de negociación y de celebración, como en el cumplimiento de los compromisos asumidos. Esta obligación de cooperar deriva de la exigencia de unidad en la representación internacional de la Comunidad. Las instituciones comunitarias y los Estados miembros deben tomar todas las medidas necesarias para garantizar la mejor cooperación posible a este respecto.

(5) El procedimiento de cooperación entre Estados miembros y Comisión establecido por el presente Reglamento no debe prejuzgar la división de competencias entre la Comunidad y los Estados miembros, de conformidad con el Derecho comunitario tal como es interpretado por el Tribunal de Justicia.

(6) Todos los acuerdos bilaterales existentes entre Estados miembros y terceros países que contengan disposiciones contrarias al Derecho comunitario deben modificarse o sustituirse por nuevos acuerdos que sean plenamente compatibles con el Derecho comunitario.

(7) Sin perjuicio de las disposiciones del Tratado, y en particular de su artículo 300, los Estados miembros pueden, si así lo desean, modificar los acuerdos en vigor y adoptar disposiciones para su aplicación hasta el momento en que entre en vigor el acuerdo celebrado por la Comunidad.

(8) Es esencial garantizar que los Estados miembros que celebren negociaciones tengan en cuenta el Derecho comunitario, los intereses comunitarios generales y las negociaciones comunitarias en curso.

(9) Si un Estado miembro desea que las compañías aéreas participen en los procesos de negociación, debe dispensar un trato equitativo a todas las compañías aéreas establecidas en su territorio.

- (10) El establecimiento en el territorio de un Estado miembro implica el ejercicio efectivo y real de la actividad de transporte aéreo conforme a disposiciones estables; la forma jurídica de dicho establecimiento, sea una sucursal o una filial con personalidad jurídica, no debe ser el factor determinante a este respecto. Cuando una empresa esté establecida en el territorio de varios Estados miembros, de acuerdo con lo definido en el Tratado, debe asegurar, para evitar que se eluda la legislación nacional, que cada uno de los establecimientos cumple las obligaciones que, de conformidad con el Derecho comunitario, les pueda imponer la legislación nacional aplicable a sus actividades.
- (11) Para garantizar que los derechos de las compañías aéreas comunitarias no sean indebidamente restringidos, no deben introducirse en los acuerdos bilaterales de servicios de transporte aéreo disposiciones nuevas que reduzcan el número de compañías aéreas comunitarias que puedan ser designadas como proveedoras de servicios de transporte aéreo en un mercado determinado.
- (12) Los Estados miembros deben establecer procedimientos no discriminatorios y transparentes de reparto de los derechos de tráfico entre las compañías aéreas comunitarias. Al aplicar estos procedimientos, los Estados miembros deben tener debidamente en cuenta la necesidad de preservar la continuidad de los servicios de transporte aéreo.
- (13) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (14) Cualquier Estado miembro puede acogerse a la confidencialidad de las disposiciones de los acuerdos bilaterales que haya negociado y pedir a la Comisión que no transmita la información a otros Estados miembros.
- (15) El 2 de diciembre de 1987 el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, en una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos países, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar. Dicho régimen todavía no ha comenzado a aplicarse.
- (16) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, la coordinación de las negociaciones con terceros países con vistas a la celebración de acuerdos de servicios de transporte aéreo y la necesidad de garantizar la ejecución y aplicación armónicas de dichos acuerdos y de verificar su conformidad con el Derecho comunitario, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido al ámbito comunitario del presente Reglamento, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Notificación a la Comisión

1. Un Estado miembro podrá, sin perjuicio de las competencias respectivas de la Comunidad y de sus Estados miembros, entablar negociaciones con un tercer país sobre un nuevo acuerdo, o sobre la modificación de un acuerdo existente de servicios de transporte aéreo, sus anexos o cualquier otro acuerdo bilateral o multilateral relacionado, cuyo objeto sea parcialmente competencia de la Comunidad, siempre que:

— las cláusulas estándar pertinentes, desarrolladas y establecidas conjuntamente entre los Estados miembros y la Comisión, se incluyan en las negociaciones,

y

— se cumpla el procedimiento de notificación contemplado en los apartados 2, 3 y 4.

Cuando sea conveniente, se invitará a la Comisión a participar como observador en las negociaciones.

2. Cuando un Estado miembro decida entablar negociaciones, lo notificará por escrito a la Comisión. Dicha notificación incluirá una copia del acuerdo existente, si está disponible, los demás documentos pertinentes y una indicación de las disposiciones que se plantearán durante la negociación, así como los objetivos de la misma y cualquier otra información pertinente. La Comisión pondrá a disposición de los demás Estados miembros esta notificación y, previa petición, la documentación adjunta, respetando los requisitos de confidencialidad.

La información se remitirá al menos un mes natural antes del inicio previsto de las negociaciones formales con el tercer país de que se trate. Si, debido a circunstancias excepcionales, las negociaciones formales se fijan con menos de un mes de antelación, el Estado miembro remitirá la información lo antes posible.

3. Los Estados miembros podrán formular observaciones al Estado miembro que haya notificado su intención de entablar negociaciones de conformidad con el apartado 2. Dicho Estado miembro tendrá en cuenta las mencionadas observaciones en la medida de lo posible en el curso de las negociaciones.

4. Si, en los 15 días hábiles a partir de la recepción de la notificación mencionada en el apartado 2, la Comisión llegara a la conclusión de que las negociaciones pueden:

— comprometer los objetivos de las negociaciones comunitarias en curso con el tercer país en cuestión,

- o
- conducir a un acuerdo incompatible con el Derecho comunitario,

informará de ello al Estado miembro.

Artículo 2

Consulta a las partes interesadas y participación en las negociaciones

En el caso de que las compañías aéreas y otras partes interesadas deban participar en las negociaciones mencionadas en el artículo 1, los Estados miembros dispensarán una igualdad de trato a todas las compañías aéreas comunitarias establecidas en sus territorios respectivos en los que se aplique el Tratado.

Artículo 3

Prohibición de introducir medidas más restrictivas

Ningún Estado miembro celebrará un nuevo acuerdo con un tercer país que reduzca el número de compañías aéreas comunitarias que, con arreglo a los acuerdos existentes, puedan ser designadas para prestar servicios entre su territorio y dicho país, ni respecto a la totalidad del mercado del transporte aéreo entre las dos partes, ni en lo que se refiere a pares específicos de ciudades.

Artículo 4

Celebración de acuerdos

- Una vez firmado el acuerdo, el Estado miembro interesado notificará a la Comisión el resultado de las negociaciones y cualquier otra documentación pertinente.
- Cuando las negociaciones tengan como resultado un acuerdo que incorpore las cláusulas estándar pertinentes mencionadas en el apartado 1 del artículo 1, se autorizará al Estado miembro a celebrar el acuerdo.
- Cuando las negociaciones tengan como resultado un acuerdo que no incorpore las cláusulas estándar pertinentes mencionadas en el apartado 1 del artículo 1, se autorizará al Estado miembro, de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 7, a celebrar dicho acuerdo siempre que éste no perjudique el objeto y propósito de la política común de transportes de la Comunidad. Los Estados miembros podrán aplicar provisionalmente el acuerdo a la espera del resultado de este procedimiento.
- No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3, si la Comisión estuviera negociando activamente con el mismo tercer país sobre la base de un mandato específico para un país o de la Decisión del Consejo por la que se autoriza a la Comisión a entablar negociaciones con terceros países sobre la sustitución de determinadas disposiciones de los acuerdos bilaterales en vigor por un acuerdo comunitario, se podrá autorizar al Estado miembro en cuestión, de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 7, a aplicar provisionalmente y/o a celebrar el acuerdo.

Artículo 5

Reparto de los derechos de tráfico

Cuando un Estado miembro celebre un acuerdo, o introduzca modificaciones en un acuerdo o en sus anexos, que establezca limitaciones sobre el uso de derechos de tráfico o sobre el número de compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ser designadas para beneficiarse de los derechos de tráfico, ese Estado miembro garantizará el reparto de los derechos de tráfico entre las compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ellos mediante un procedimiento no discriminatorio y transparente.

Artículo 6

Publicación de los procedimientos

Los Estados miembros informarán a la Comisión sin demora acerca de los procedimientos que apliquen a efectos del artículo 5 y, cuando proceda, del artículo 2. A efectos de información, la Comisión procurará que estos procedimientos se publiquen en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en un plazo de ocho semanas a partir de su recepción. Los procedimientos nuevos y los cambios posteriores en procedimientos existentes se comunicarán a la Comisión al menos ocho semanas antes de la fecha de su entrada en vigor, de modo que la Comisión pueda garantizar su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* dentro del período citado de ocho semanas.

Artículo 7

Comité

- La Comisión estará asistida por el Comité establecido en el artículo 11 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽¹⁾.
- En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
- El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 8

Confidencialidad

Cuando los Estados miembros informen a la Comisión de la celebración de negociaciones y de su resultado, de conformidad con lo previsto en los artículos 1 y 4, le indicarán claramente si una parte de esa información debe considerarse confidencial y si puede ser compartida con otros Estados miembros. La Comisión y los Estados miembros garantizarán que cualquier información declarada confidencial se trate conforme a la letra a) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ⁽²⁾.

⁽¹⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 8; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

M

Artículo 9**Gibraltar**

1. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en el que se sitúa el aeropuerto.

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se suspenderá hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta efectuada por los

Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido el 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán al Consejo acerca de la fecha en que dicho régimen comience a ser efectivo.

Artículo 10**Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los treinta días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 29 de abril de 2004.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
P. COX

Por el Consejo
El Presidente
M. McDOWELL

5

X

EXENCIONES

1. Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por parte de empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los derechos por el servicio prestado:

- a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;
- b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante;
- c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado, y
- d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la empresa aérea impreso en el mismo, uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

[Las exenciones o reducciones arancelarias contempladas en los subpárrafos a), b), c) y d) serán concedidas siguiendo el procedimiento establecido por la normativa aduanera en vigor.]

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo serán asimismo aplicables en caso de que las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes hayan celebrado acuerdos con otras empresas aéreas sobre préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante del equipo habitual y otros artículos mencionados en el presente Artículo, siempre que la otra empresa o empresas aéreas disfruten de las mismas exenciones que la otra Parte Contratante.

[5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.]

9

TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por cada una de las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes por el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el coste de explotación, las características del servicio, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales del mercado.
2. Cada Parte Contratante podrá exigir que se notifiquen o se registren ante sus Autoridades Aeronáuticas las tarifas que las compañías aéreas de la otra Parte Contratante apliquen a o desde su territorio. No se exigirá que las compañías aéreas designadas realicen la notificación o registro con una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su efectividad. Cuando así se estime, se podrá permitir una notificación o registro en un plazo más corto del normalmente requerido. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante la notificación o registro de los precios aplicados por los fletadores al público, a menos que sea necesario, con carácter no discriminatorio, para fines informativos.
3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre competencia y sobre protección de los usuarios que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una empresa designada de la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:
 - a) Evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
 - b) Proteger al usuario frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;
 - c) Proteger a otras empresas de tarifas artificialmente reducidas debido a subvenciones o ayudas estatales directas o indirectas;
 - d) Proteger a otras empresas de tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

4. Sin perjuicio de lo que establece el párrafo 3 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán aprobar expresamente las tarifas que le sometan las empresas aéreas designadas. Cuando dichas Autoridades consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los apartados 3.a), 3.b), 3.c) y 3.d), notificarán su disconformidad, de forma razonada, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la empresa aérea implicada cuanto antes sea posible y, en ningún caso, después de los treinta (30) días posteriores a la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión y podrá recurrir a los procedimientos de consulta establecidos en el párrafo 5 de este Artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan convenido por escrito el desaprobarlas, con arreglo a los mencionados procedimientos, las tarifas se considerarán aprobadas.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una empresa aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de recibir la solicitud. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si en dichas consultas se llega a un acuerdo con respecto a la tarifa cuestionada las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

6. Para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, cada Parte Contratante permitirá a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, ofrecer tarifas semejantes a las que aplique cualquier empresa aérea por un servicio aéreo comparable realizado entre los mismos puntos.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Toda tarifa aprobada sin plazo de expiración se mantendrá en vigor si no se ha presentado ni aprobado una tarifa hasta su retirada por la empresa aérea afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que deberá dejar de aplicarse.

[8. Las tarifas aplicadas por las empresas aéreas designadas para el transporte que se desarrolle íntegramente dentro de la Comunidad Europea se regirán por las normas aplicables en el marco de la Unión Europea.]

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá mantener, sobre una base de reciprocidad, en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario así como sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos.
2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.
3. Los representantes y el resto del personal estarán sujetos a las Leyes y Reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas Leyes y Reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, en base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las correspondientes autorizaciones de empleo, visado de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que hace mención el párrafo 1) de este Artículo.
4. Cuando circunstancias especiales requieran la entrada o permanencia de personal de servicio con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos, en su caso, por las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante, serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada al país en cuestión de dicho personal.
5. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando o mientras las reglamentaciones aplicables a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impidan o limiten, ya sea la libertad de contratar estos servicios o la auto-asistencia, las condiciones establecidas para la prestación de tales servicios serán tan favorables como las generalmente aplicadas a las otras empresas aéreas internacionales.
6. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

7. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

8. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

9. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarios para que dichas transferencias se realicen en moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

~~[10. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio de lo establecido en la legislación vigente aplicable en el marco de la Unión Europea.]~~

SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los 30 días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación del Convenio, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de 15 días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 4 del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave operada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente Artículo "inspección en rampa", siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

a) Graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio;

b) Graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio;

la Parte Contratante que realiza la inspección podrá a efectos del Artículo 33 del Convenio llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación

de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que para iniciar, de conformidad con el párrafo 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante sea denegado el acceso por el representante de dicha compañía o compañías aéreas, la otra Parte Contratante podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la empresa aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante en virtud de lo establecido en los párrafos 2 ó 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

[8. Cuando España haya designado a una empresa aérea cuyo control regulador sea ejercitado y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte Contratante en este artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado miembro de la Unión Europea y en relación a la autorización de operación de esa empresa aérea.]

7

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las 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 23 de Septiembre de 1971, el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991.
2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la Aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio **[o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo del Tratado por el que se establece la Comunidad Europea y dispongan de una licencia de operador de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea,]** y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la Aviación.
4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación que se mencionan en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. **[Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio de la República de Costa Rica se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la**

Aviación de conformidad con la normativa vigente en ese país. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de España se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad en la Aviación de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea.] Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes 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 de las Partes Contratantes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este Artículo, dicha Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte Contratante.

7. No obstante lo establecido en el Artículo 4 (Revocaciones), de este Acuerdo, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas o permisos técnicos concedidos a las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

9. Cualquér medida que se tome de acuerdo con lo establecido en el apartado 7 se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de este Artículo.

~~[10. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio de lo establecido en la legislación vigente aplicable en el marco de la Unión Europea.]~~

DEFINICIONES

[n) El término nacionales, en el caso de España, se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Miembros de la Comunidad Europea].

9



[DESIGNACION DE EMPRESAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, el número de empresas aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una empresa aérea previamente designada. Tal designación especificará el alcance de la autorización concedida a cada empresa aérea en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del presente Artículo, conceder sin demora las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el párrafo 2 de este Artículo requerirá:

4.1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:

4.1.1. Que esté establecida en el territorio del Reino de España en los términos previstos en el Tratado de la Comunidad Europea y que haya obtenido una Licencia de Operador de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea; y

4.1.2. Que exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por el Estado Miembro responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo y que la Autoridad Aeronáutica competente esté claramente identificada en la designación.

4.2. En el caso de una empresa aérea designada por la República de Costa Rica.

4.2.1. Que esté establecida en el territorio de la República de

9



Costa Rica y autorizada conforme a la legislación aplicable en la República de Costa Rica; y

4.2.2. Que exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por la República de Costa Rica.

5. Cuando una empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo.]

9

X

ANEXO IV

[REVOCACIONES

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación concedida a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

- a) 1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:
 - i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España en los términos previstos en el Tratado de la Comunidad Europea o no haya obtenido una Licencia de Operador de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea; o
 - ii) cuando no exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por el Estado Miembro responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo o cuando la Autoridad Aeronáutica competente no esté claramente identificada en la designación.
2. En el caso de una empresa aérea designada por la República de Costa Rica.
 - i) cuando no esté establecida en el territorio de la República de Costa Rica o no esté autorizada conforme a la legislación aplicable en la República de Costa Rica; o
 - ii) cuando no exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por la República de Costa Rica.
- b) Cuando dicha empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos, o

4



c) Cuando dicha empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

d) Cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los Artículos ... (Seguridad) y ... (Seguridad de las operaciones aéreas) de este Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos ... (Seguridad) y ... (Seguridad de las operaciones aéreas) de este Acuerdo y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1) de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes y Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.]

4



CLAUSULA SOBRE CÓDIGO COMPARTIDO

1. Al explotar u ofrecer(es decir, vender transporte bajo el propio código en vuelos operados por otra empresa aérea), los servicios acordados, en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las empresas aéreas de cada Parte Contratante que sean designadas, ya como empresa aérea operadora y/o empresa no operadora (de aquí en adelante denominada la empresa "comercializadora"), podrán suscribir acuerdos comerciales de cooperación, tales como bloqueo de espacio o código compartido con:

- una empresa o empresas aéreas de la misma Parte Contratante;
- una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante; y
- una empresa o empresas aéreas de terceros países. En este caso, ninguna de las Partes Contratantes exigirá, para la puesta en práctica efectiva de servicios en régimen de código compartido por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, que exista un entendimiento sobre códigos compartidos con el tercer país del que sea nacional la empresa aérea involucrada.

2. La capacidad ofrecida por una empresa aérea designada como empresa comercializadora en los servicios operados por otras empresas aéreas, no se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado la empresa aérea comercializadora.

3. Cuando una empresa aérea designada realiza servicios en régimen de acuerdos de código compartido, como empresa operadora, la capacidad total operada se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a la empresa aérea.

4. Todas las empresas aéreas que hayan suscrito acuerdos de código compartido deberán estar en posesión de los derechos de ruta correspondientes, otorgados por las Partes Contratantes.

5. Las empresas aéreas designadas que actúen como empresas aéreas comercializadoras no ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios realizados bajo código compartido.

9

6. Los servicios de código compartido deberán cumplir los requisitos reglamentarios aplicados normalmente a dichas operaciones por parte de las Partes Contratantes, tales como requisitos sobre protección o información de pasajeros, seguridad, responsabilidad y otros que se apliquen con carácter general a otras compañías que sirvan tráfico internacional.

7. Cuando la prestación de servicios en régimen de código compartido implique un cambio de aeronave (ruptura de capacidad), la empresa aérea designada que comercialice el servicio podrá transferir su tráfico de una aeronave a otra o a varias aeronaves, sin consideración al tipo de aeronave de que se trate y a condición de que el servicio se programe en conexión directa.

8. Cuando se ofrezca la venta de servicios, la empresa aérea comercializadora informará claramente al comprador en el punto de venta y en los Sistemas de Reserva de dichos servicios sobre qué empresa aérea será la operadora de cada sector del servicio.

9. La empresa aérea designada de cada Parte Contratante deberá someter a consideración y, en su caso, a aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su introducción.

9

