

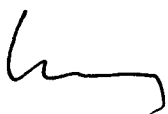
ACUERDO

SOBRE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE EL REINO DE ESPAÑA

Y

LA REPÚBLICA DE CAMERÚN



ÍNDICE

PREÁMBULO	
ARTÍCULO 1	DEFINICIONES
ARTÍCULO 2	DERECHOS DE EXPLOTACIÓN
ARTÍCULO 3	DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS
ARTÍCULO 4	REVOCACIÓN Y SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES
ARTÍCULO 5	EXENCIONES DE DERECHOS E IMPUESTOS
ARTÍCULO 6	TASAS AEROPORTUARIAS
ARTÍCULO 7	TARIFAS
ARTÍCULO 8	OPORTUNIDADES COMERCIALES
ARTÍCULO 9	LEYES Y REGLAMENTOS
ARTÍCULO 10	CERTIFICADOS Y LICENCIAS
ARTÍCULO 11	SEGURIDAD OPERACIONAL
ARTÍCULO 12	SEGURIDAD
ARTÍCULO 13	SISTEMA TRIBUTARIO
ARTÍCULO 14	CAPACIDAD
ARTÍCULO 15	ESTADÍSTICAS
ARTÍCULO 16	CONSULTAS
ARTÍCULO 17	MODIFICACIONES
ARTÍCULO 18	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
ARTÍCULO 19	REGISTRO
ARTÍCULO 20	CONVENIOS MULTILATERALES
ARTÍCULO 21	DENUNCIA
ARTÍCULO 22	ENTRADA EN VIGOR

**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE CAMERÚN**

PREÁMBULO

El Reino de España y la República de Camerún, denominados en lo sucesivo las Partes Contratantes;

Deseando promover un sistema de aviación internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a sus respectivas compañías aéreas para la explotación de los servicios y que les permita competir de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer la expansión del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el máximo grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o los bienes; y

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

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

DEFINICIONES

A los efectos de la interpretación y aplicación del presente Acuerdo, y a menos que en el mismo se disponga otra cosa:

- a) por Convenio se entenderá el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluido cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;
- b) por Autoridades Aeronáuticas se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y, por lo que se refiere a la República de Camerún, la Autoridad de la Aviación Civil de Camerún o, en ambos casos, las personas o instituciones debidamente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con el presente Acuerdo que ejerzan dichas Autoridades;
- c) por compañía aérea designada se entenderá una compañía que preste servicios aéreos internacionales que cada Parte Contratante haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el artículo 3 del mismo;
- d) las expresiones territorio, servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales tendrán el mismo significado que les dan los artículos 2 y 96 del Convenio;
- e) por Acuerdo se entenderá el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;
- f) por rutas especificadas se entenderán las rutas establecidas o que se establezcan en el Anexo al presente Acuerdo;
- g) por servicios convenidos se entenderán los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden explotarse en las rutas especificadas;
- h) por tarifa se entenderán los precios que hayan de aplicarse para el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías (excepto el correo), incluido cualquier beneficio adicional significativo concedido o proporcionado junto con dicho transporte, así como la comisión que se ha de abonar en relación con la venta de billetes y con las transacciones correspondientes para el transporte de

mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de la comisión correspondiente.

- i) por capacidad se entenderá, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y, en relación con los servicios convenidos, la capacidad de la aeronave utilizada en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por dicha aeronave durante cada temporada en una ruta o sector de una ruta.
- j) por Tratados de la UE se entenderán el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

ARTICULO 2

DERECHOS DE EXPLOTACIÓN

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo al mismo.

2. Las compañías aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

- a) sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
- c) hacer escala en el territorio de la otra Parte Contratante, en los puntos que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Acuerdo, con el fin de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, conjunta o separadamente, de conformidad con lo establecido en el Anexo al presente Acuerdo, con procedencia o destino en el territorio de la otra Parte Contratante o con procedencia o destino en el territorio de otro Estado;

3. Se garantizará a las compañías aéreas de cada Parte Contratante que no sean compañías aéreas designadas los derechos especificados en las anteriores letras a) y b).

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a las compañías aéreas designadas de una Parte

Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 3

DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS

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

2. Al recibir dicha designación, y a solicitud de la compañía aérea designada, en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá conceder sin demora las autorizaciones y permisos de explotación correspondientes, con sujeción a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del presente artículo.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestren que están en condiciones de cumplir las exigencias establecidas 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 apartado 2 del presente artículo requerirá:

4.1. cuando se trate de una compañía aérea designada por el Reino de España:

4.1.1. que la compañía aérea esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo a los Tratados de la Unión Europea y disponga de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y

4.1.2. que el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea y la Autoridad Aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación;

4.2. cuando se trate de una compañía aérea designada por la República

de Camerún:

4.2.1. esté establecida en el territorio de la República de Camerún y haya obtenido una licencia de conformidad con la legislación aplicable de la República de Camerún ; y

4.2.2. la República de Camerún ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea ; y

4.2.3. la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC) o que lo sean de cualquier otra organización africana de la que la República de Camerún sea miembro y/o de nacionales de los mencionados Estados.

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

ARTICULO 4

REVOCACIÓN Y SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a revocar la autorización de explotación o a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 del presente Acuerdo que se han otorgado a una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos en los siguientes supuestos:

a) 1. cuando se trate de una compañía aérea designada por el Reino de España:

i) que no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo a los Tratados de la Unión Europea o no sea titular de una licencia de explotación válida con arreglo a la legislación de la Unión Europea; o

ii) cuando el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o cuando la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o

iii) la compañía aérea sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro de la Unión Europea y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre la República de Camerún y ese Estado miembro de la Unión Europea y se hayan denegado a la compañía aérea designada por la República de Camerún los derechos de tráfico a ese Estado miembro de la Unión Europea; o

iv) cuando la compañía aérea ya esté autorizada a prestar servicios con arreglo a un acuerdo bilateral entre la República de Camerún y otro Estado miembro de la Unión Europea y la República de Camerún demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Unión Europea, estuviese eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas por ese otro Acuerdo;


2. cuando se trate de una compañía aérea designada por la República de Camerún:

i) no esté establecida en el territorio de la República de Camerún y no disponga de una licencia de conformidad con la legislación aplicable de la República de Camerún; o

ii) la República de Camerún no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o

iii) la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC) o que lo sean de cualquier otra organización africana de la que la República de Camerún sea miembro y/o de nacionales de los mencionados Estados;

- b) cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que haya otorgado esos derechos; o
- c) en caso de que dicha compañía aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo;
- d) cuando la otra Parte Contratante no cumpla o no aplique las normas sobre Seguridad operacional y Seguridad de conformidad con los artículos 11 y 12 del presente Acuerdo.



2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 11 y 12 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 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.

ARTICULO 5

EXENCIONES DE DERECHOS E IMPUESTOS

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes, así como sus equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones de la aeronave (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de la aeronave estarán exentos de todos los derechos aduaneros y otros derechos o impuestos en el 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 pagos por el servicio prestado:

- a) las provisiones a bordo de la aeronave 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 compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante;
- c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante en servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se destinen al consumo durante la parte del vuelo realizada sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado;
- d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía aérea, uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por las compañías aéreas designadas.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, únicamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán quedar bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados o reciban otro destino de conformidad con la normativa aduanera.

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

5. Salvo que se disponga otra cosa por razones de seguridad y otras razones tales como la protección contra el tráfico de estupefacientes y la protección de patentes y marcas, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, sólo estarán sujetos a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares que gravan las importaciones.

6. Las exenciones previstas en el presente artículo se aplicarán de conformidad con los procedimientos establecidos en la normativa aduanera.

ARTÍCULO 6

TASAS AEROPORTUARIAS

Las tasas y otros gravámenes por el uso de cada aeropuerto, incluidos sus instalaciones, medios y servicios técnicos y de otro tipo, así como cualesquiera gravámenes por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicación y servicios se impondrán con arreglo a las tarifas establecidas por cada Parte Contratante en el territorio de su Estado, de conformidad con el artículo 15 del Convenio, siempre que dichas tasas no sean superiores a las impuestas a sus propias aeronaves nacionales utilizadas en servicios aéreos internacionales similares por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

ARTÍCULO 7

TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante por el transporte internacional en los servicios ofrecidos en virtud del presente Acuerdo se establecerán libremente, a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluido el coste de explotación, las características del servicio, los intereses de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o el registro ante sus Autoridades Aeronáuticas de las tarifas que las compañías aéreas de la otra Parte Contratante vayan a aplicar en los servicios con destino o procedencia en su territorio. No se exigirá que las compañías aéreas designadas realicen la notificación o el registro con una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su efectividad. En caso de que se considere oportuno, podrá permitirse la notificación o registro en un plazo inferior al normalmente requerido. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá la notificación o el registro por las compañías aéreas de la otra Parte Contratante de las tarifas aplicadas por los fletadores al público, a menos que así se exija, con carácter no discriminatorio, para fines informativos.

3. Sin perjuicio de la legislación aplicable en materia de competencia y protección del usuario vigente en cada una de las Partes Contratantes, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que empiece a aplicarse una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente por cualquier compañía aérea designada de la otra Parte Contratante para el transporte aéreo internacional en los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:

- a) evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
- b) proteger al usuario frente a precios injustamente altos o restrictivos por abuso de posición dominante;
- c) proteger a las compañías aéreas de precios artificialmente bajos debido a subvenciones o ayudas directas o indirectas;
- d) proteger a las compañías aéreas de precios artificialmente bajos cuando existan pruebas de un intento de eliminar la competencia.

4. Sin perjuicio de lo que establece el apartado 3 de este artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán aprobar expresamente las tarifas que le sometan las compañías aéreas designadas. En caso de que cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas considere que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en las letras a), b), c) y d) del presente apartado 3, notificarán de forma razonada su disconformidad a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte

Contratante y a la compañía aérea de que se trate lo antes posible y, en ningún caso más tarde de treinta (30) días después de la fecha de notificación o de registro de la tarifa en cuestión; y podrán solicitar la celebración de consultas, de conformidad con los procedimientos establecidos en virtud del apartado 5 de este artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan convenido por escrito no aprobar las tarifas, con arreglo a los mencionados procedimientos, éstas se considerarán aprobadas.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante la celebración de consultas en relación con cualquier tarifa aplicada por una compañía aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional en los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluidas las tarifas que hayan sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas deberán celebrarse no más tarde de treinta (30) días después de la fecha de recepción de 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 el curso de las consultas se llega a un acuerdo respecto de una tarifa determinada, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante se esforzarán todo lo posible para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se alcanzara dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

6. Para el transporte internacional en los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo, cada Parte Contratante permitirá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante ofrecer tarifas similares a las que aplique cualquier compañía aérea por un servicio aéreo comparable realizado entre los mismos puntos.

7. Cualquier tarifa establecida con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo permanecerá en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Toda tarifa aprobada sin fecha de expiración se mantendrá en vigor si no se ha registrado ni aprobado una nueva tarifa hasta su retirada por la compañía afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que dicha tarifa deberá dejar de aplicarse.

ARTÍCULO 8

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá, sobre una base de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte Contratante sus representantes, así como el personal comercial, técnico y de operaciones y oficinas, que sean necesarios en relación con la explotación de los servicios convenidos.



2. Los requerimientos de personal podrán, a opción de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante, satisfacerse bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o compañía aérea que opere 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 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, cuando proceda, sobre una base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las autorizaciones de residencia y trabajo, visados, en su caso, u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

4. Cuando circunstancias especiales exijan la entrada o permanencia de personal con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante serán expedidos, cuando proceda, con prontitud para no retrasar la entrada de dicho personal en el Estado en cuestión.

5. Cada compañía 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 prestarlos. Mientras los reglamentos aplicables a la prestación de servicios de asistencia en tierra en el territorio de una de las Partes Contratantes impidan o limiten ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoprestación de los mismos, cada compañía aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria por lo que se refiere a su acceso a la autoprestación y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios agentes.

6. Con carácter recíproco y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra compañía aérea que opere en el tráfico internacional, las compañías aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de conformidad con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

7. Las compañías 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 de los gastos obtenidos en el territorio de venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de agentes de servicios de transporte aéreo y servicios auxiliares y complementarios, así como el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraban en depósito en espera de la transferencia.

8. Esas transferencias se efectuarán sin perjuicio de las obligaciones



fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

9. Las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente para realizar dichas transferencias en las fechas debidas en moneda libremente convertible y al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO 9

LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante por los que se regule la admisión y salida de su propio territorio de las aeronaves que presten servicios aéreos internacionales o que se refieran a la explotación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de su territorio se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos que regulen la entrada, circulación, permanencia y salida del territorio de cada Parte Contratante de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como la normativa sobre requisitos de entrada y salida del país, inmigración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 10

CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, las licencias y los títulos de aptitud expedidos o convalidados con arreglo a las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes y no caducados serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, siempre que los requisitos con arreglo a los cuales se hubieran expedido o convalidado esos certificados, títulos o licencias fueran iguales o superiores a los niveles mínimos que puedan establecerse en virtud del Convenio.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho a no reconocer, a efectos del sobrevuelo de su propio territorio y/o el aterrizaje en el mismo, la validez de las licencias y los títulos de aptitud expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 11

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas, en cualquier momento, sobre las normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte Contratante en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de la solicitud.

2. Si, después de las citadas consultas, una Parte Contratante llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de dichas materias, normas de seguridad que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctoras adecuadas. La no adopción por la otra Parte Contratante de las medidas adecuadas en el plazo de 15 días o en el plazo superior que se acuerde será motivo para la aplicación del artículo 4 del presente Acuerdo (Revocaciones).

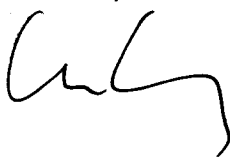
3. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, de un examen (denominado en el presente artículo "inspección en rampa"), siempre que ello no ocasione una demora no razonable. Los representantes autorizados de la otra Parte Contratante realizarán la inspección a bordo y por la parte exterior de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos.

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa de este tipo da lugar a:

a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la explotación de la misma no cumpla con las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio, o

b) graves reparos en cuanto a que exista una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad operacional establecidas de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante que realice la inspección podrá llegar a la conclusión, a efectos del artículo 33 del Convenio, de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron el certificado o licencias correspondientes a dicha



aeronave o a su tripulación, o de que los requisitos según los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales ni superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.

5. En el caso de que el representante de una compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por esa compañía o compañías aéreas, de conformidad con el anterior apartado 3, la otra Parte Contratante podrá deducir que existen graves reparos en el sentido del anterior apartado 4 y llegar a las conclusiones mencionadas en ese apartado.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una compañía o compañías aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante determine, como resultado de una inspección en rampa, de una serie de inspecciones en rampa, de la denegación de acceso para inspección en rampa o de consultas, o por otro motivo, que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la compañía aérea.

7. Toda medida tomada por una Parte Contratante en virtud de los anteriores apartados 2 ó 6 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.

8. Si el Reino de España designa a una compañía aérea cuyo control reglamentario lo ejerza y mantenga otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad operacional por ese otro Estado miembro de la Unión Europea y respecto a la autorización de explotación de esa compañía aérea.

ARTÍCULO 12

SEGURIDAD

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 el carácter 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 infracciones y ciertos 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 23 de septiembre de 1971 y 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, así como de cualquier otro Convenio o Protocolo sobre seguridad de la aviación civil que hayan celebrado ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves 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; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores de aeronaves que tengan su lugar de actividad principal o su sede principal en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso del Reino de España, los operadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio en virtud de los Tratados de la UE y dispongan de Licencias de Explotación válidas de conformidad con el derecho de la Unión 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 se exigirá que sus explotadores de aeronaves observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte. Para la salida o permanencia en el territorio de la República de Camerún, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en dicho país. Para la salida del territorio del Reino de España o durante la permanencia en el mismo se exigirá que los explotadores de aeronaves observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la Unión Europea. Cada Parte Contratante garantizará que en su territorio se apliquen 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 las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la

seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, de forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones del presente artículo en materia de seguridad de la aviación, esa Parte Contratante podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con la otra Parte Contratante.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 del presente Acuerdo, el hecho de que no se alcance un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud será motivo para denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes.

8. Cuando así lo exija una amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que expire el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida tomada en virtud del apartado 7 anterior cesará en el momento en que la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones del presente artículo.

ARTÍCULO 13

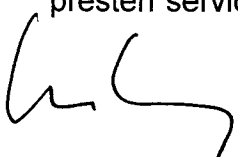
SISTEMA TRIBUTARIO

Mientras no sea aplicable un Acuerdo por el que se regule el sistema tributario de las compañías aéreas para evitar la doble imposición entre las Partes Contratantes, cada Parte Contratante concederá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante, sobre una base de reciprocidad, la exención de todos los impuestos y gravámenes sobre los beneficios e ingresos obtenidos de la explotación de los servicios aéreos, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales establecidas legalmente por cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 14

CAPACIDAD

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante que presten servicios en alguna de las rutas especificadas en el presente Acuerdo



disfrutarán de igualdad de oportunidades.

2. Los servicios prestados en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo tendrán como objetivo esencial ofrecer una capacidad adecuada para el transporte del tráfico entre los dos países.

3. En la explotación de los servicios convenidos, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para establecer las frecuencias, la capacidad que vaya a ofrecerse y el tipo de aeronave que vaya a utilizarse para dichos servicios. No obstante lo anterior, cuando se trate de operaciones a puntos situados en terceros países, con derechos de tráfico de quinta libertad, las frecuencias y capacidad que hayan de proporcionar las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se establecerán de mutuo acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas respectivas.

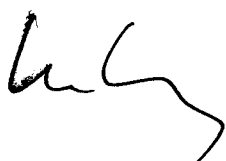
4. Las frecuencias y horarios establecidos para la explotación de los servicios convenidos se notificarán, si así se exige, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos treinta (30) días antes del comienzo de dicha operación, a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más breve.

5. En caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más compañías aéreas de la otra Parte Contratante no se ajusta a las normas y principios establecidos en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo 16 del Acuerdo, con el fin de examinar las operaciones en cuestión y de determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen necesarias.

ARTÍCULO 15

ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante en los servicios convenidos con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante, tal y como hayan sido elaboradas y presentadas por las compañías aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales, para su publicación. Cualquier dato estadístico adicional relacionado con el tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes deseen obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.



ARTÍCULO 16

CONSULTAS

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán oportunamente, en un espíritu de estrecha colaboración, con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 17

MODIFICACIONES

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta podrá hacerse entre las Autoridades Aeronáuticas, verbalmente o por correspondencia, y se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor de conformidad con el artículo 22.

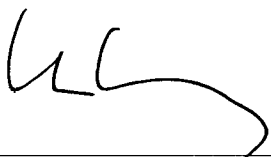
2. Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmarse mediante canje de notas diplomáticas. Las consultas a tal efecto podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia y se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

ARTICULO 18

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas intentarán, en primer lugar, solucionarla mediante negociaciones.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución de la controversia mediante negociaciones, ésta podrá someterse, a solicitud de cualquiera de ellas, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros: cada Parte Contratante designará a un árbitro y los dos así nombrados designarán a un tercero. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba una nota de la otra



Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un nuevo plazo de sesenta (60) días a contar desde la designación del segundo árbitro. Este tercer árbitro será nacional de otro Estado, actuará como Presidente del Tribunal y decidirá el lugar de celebración del arbitraje. Si alguna de las Partes Contratantes no designa a su árbitro dentro del plazo señalado, o si no se ha nombrado a un tercer árbitro en el plazo mencionado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En este caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión adoptada de conformidad con el apartado 2) del presente artículo.

4. Cada Parte sufragará los gastos y la remuneración correspondientes a su propio árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios correspondientes al mismo, así como los derivados del procedimiento arbitral serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTICULO 19

REGISTRO

El presente Acuerdo y toda enmienda del mismo se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 20

CONVENIOS MULTILATERALES

En caso de que, con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo, ambas Partes Contratantes llegasen a ser partes en un Convenio o Acuerdo multilateral relativo a las materias reguladas por el presente Acuerdo, éstas celebrarán consultas para determinar la conveniencia de revisar el presente Acuerdo para que se ajuste a las disposiciones de dicho Convenio o Acuerdo multilateral.

ARTICULO 21

DENUNCIA

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito, en cualquier momento, a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. En ese caso, el Acuerdo se terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación, a menos que dicha notificación se retire de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo.
3. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 22

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última notificación, mediante canje de notas diplomáticas entre ambas Partes Contratantes, confirmando el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Hecho por triplicado en Yaundé, el 21 de noviembre de 2012, en español, francés e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España



D. Marcelino Cabanas Ansorena
Embajador de España

Por la República de Camerún



D. Robert Nkili
Ministro de Transportes

ANEXO I

Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Camerún.

SECCIÓN I

CUADRO DE RUTAS

1. Ruta que puede ser explotada en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas de España.

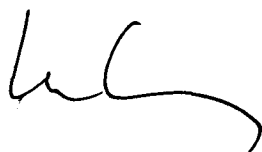
Puntos en España – puntos intermedios - puntos en Camerún – puntos más allá.

2. Ruta que puede ser explotada en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas de la República de Camerún:

Puntos en Camerún– puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá.

OBSERVACIONES GENERALES

1. Las compañías aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas mencionadas en las secciones I y II del presente Anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas compañías aéreas.
2. Los puntos intermedios y puntos más allá de las rutas mencionadas que vayan a explotar las compañías aéreas designadas con derechos de tráfico de quinta libertad se acordarán entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
3. Los puntos en el territorio de Camerún y los puntos en el territorio de España especificados en los apartados 1 y 2 de la Sección I, y los puntos intermedios y los puntos más allá establecidos en ambas rutas que se vayan a explotar sin derechos de tráfico de quinta libertad podrán ser seleccionados libremente por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante y se notificarán a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes treinta (30) días antes del inicio de los servicios. Los puntos inicialmente elegidos podrán ser sustituidos de igual manera.



SECCIÓN II

CLÁUSULA DE CÓDIGO COMPARTIDO

1. Al explotar u ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán concertar acuerdos comerciales de cooperación tales como los de bloqueo de espacio o código compartido con compañías aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes o con compañías aéreas de terceros países que tengan los derechos correspondientes. Cuando se trate de compañías aéreas de terceros países, el tercer país en cuestión deberá autorizar o permitir acuerdos similares entre las compañías aéreas de la otra Parte Contratante y otras compañías aéreas en los servicios con destino o procedencia en ese tercer país o a través del mismo.
2. Cuando una compañía aérea designada preste servicios en virtud de acuerdos de código compartido, como compañía aérea explotadora, la capacidad explotada se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea.
3. La capacidad ofrecida por una compañía aérea designada en calidad de compañía aérea comercializadora en los servicios explotados por otras compañías aéreas no se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea.
4. Las compañías aéreas comercializadoras no ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios prestados en virtud de acuerdos de código compartido.
5. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán transferir tráfico entre las aeronaves utilizadas en operaciones de código compartido sin restricciones en cuanto al número, tamaño o tipo de aeronaves, siempre que el servicio esté programado como vuelo de conexión directa.
6. Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios que las Partes Contratantes apliquen normalmente a dichas operaciones, como los relativos a la protección e información a los pasajeros, la seguridad, la responsabilidad y cualesquiera otros requisitos que se apliquen generalmente a otras compañías aéreas que realicen tráfico internacional.
7. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante presentarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su estudio y, si procede, su aprobación, los programas y horarios correspondientes a los servicios en cuestión, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el inicio de las operaciones.