

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

15868 *Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de España y el Estado de Qatar, hecho en Madrid el 26 de abril de 2011.*

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL ESTADO DE QATAR

ÍNDICE

- Art. 1. Definiciones.
- Art. 2. Aplicabilidad del convenio de Chicago.
- Art. 3. Derechos de explotación.
- Art. 4. Designación y autorización de compañías aéreas.
- Art. 5. Revocaciones o suspensión de las autorizaciones de explotación.
- Art. 6. Exenciones de derechos aduaneros y otros derechos.
- Art. 7. Tasas aeroportuarias.
- Art. 8. Tarifas.
- Art. 9. Actividades comerciales.
- Art. 10. Aplicabilidad de la legislación nacional.
- Art. 11. Certificados y licencias.
- Art. 12. Seguridad de las operaciones aéreas.
- Art. 13. Seguridad aérea.
- Art. 14. Principios que regulan la explotación de los servicios convenidos.
- Art. 15. Estadísticas.
- Art. 16. Consultas y modificaciones.
- Art. 17. Evitación de la doble imposición.
- Art. 18. Solución de controversias.
- Art. 19. Registro.
- Art. 20. Convenios multilaterales.
- Art. 21. Denuncia.
- Art. 22. Entrada en vigor.

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL ESTADO DE QATAR

El Reino de España y el Estado de Qatar, en lo sucesivo denominados 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 sus servicios y que permita a las mismas competir con arreglo a las normas y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional;

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

Siendo Partes del Convenio de la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

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

a) por «Convenio» se entenderá el Convenio de la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluido cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes o hayan sido ratificados por las mismas;

b) por «Autoridades Aeronáuticas» se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere al Estado de Qatar, el Presidente de la Autoridad de la Aviación Civil o, en ambos casos, toda persona u órgano debidamente autorizado para asumir las funciones relacionadas con el presente Acuerdo y que ejerzan dichas Autoridades;

c) por «compañía aérea designada» se entenderá cualquier compañía aérea que haya sido designada por cada una de las Partes Contratantes para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo y según lo establecido en el artículo 3 del Acuerdo;

d) las expresiones «territorio», «servicio aéreo internacional» y «escala para fines no comerciales» tendrán el mismo significado que se les da en los artículos 2 y 96 del Convenio;

e) por «Acuerdo» se entenderá el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda a uno u otro;

f) por «rutas especificadas» se entenderá las rutas establecidas o que se establezcan en el Anexo al presente Acuerdo;

g) por «servicios convenidos» se entenderá los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, puedan establecerse en las rutas especificadas;

h) por «tarifa» se entenderá los precios que se fijen para el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías (excepto el correo), incluida cualquier otra ventaja adicional significativa concedida u ofrecida conjuntamente con este transporte, así como la comisión que se debe pagar en relación con la venta de billetes y con las transacciones correspondientes para el transporte de mercancías. También incluirá las condiciones que regulen la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones exigidas;

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, se entenderá la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio, multiplicada por el número de frecuencias operadas por dicha aeronave en una ruta o tramo de ruta durante cada temporada.

j) por «nacionales» se entenderá, en el caso de España, que se refiere a los nacionales de los Estados miembros de la Comunidad Europea.

ARTÍCULO 2

Aplicabilidad del convenio de Chicago

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio siempre que dichas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 3

Derechos de explotación

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer los 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 él;
- b) hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
- c) hacer escalas en dicho territorio en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Acuerdo, con el fin de embarcar o desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente o con destino al territorio de otro Estado, de conformidad con lo establecido en el Anexo al presente Acuerdo;

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 ser interpretada en el sentido de que se confieran a las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 4

Designación y autorización 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 a una compañía 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 previa solicitud de la compañía aérea designada, con arreglo a la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá conceder sin demora, con sujeción a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del presente artículo, las correspondientes autorizaciones de explotación.

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 obligaciones 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. Para la concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el apartado 2 del presente artículo se exigirá:

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

4.1.1 que esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y haya obtenido una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación comunitaria; y

4.1.2 que el Estado miembro de la Comunidad 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 está claramente identificada en la designación.

- 4.2 En el caso de una compañía aérea designada por el Estado de Qatar:
- 4.2.1 que esté establecida en el territorio del Estado de Qatar y haya obtenido la licencia de conformidad con la legislación aplicable del Estado de Qatar; y
- 4.2.2 que el Estado de Qatar ejerza y asegure el control reglamentario efectivo de la compañía aérea.
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 previstas en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5

Revocaciones o suspensión de las autorizaciones de explotación

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 3 del presente Acuerdo, concedidos a una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

- a) 1. En el caso de una compañía aérea designada por el Reino de España:
- i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y no haya obtenido una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación comunitaria; o
- ii) cuando el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o cuando la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación.
2. En el caso de una compañía aérea designada por el Estado de Qatar:
- i) que no esté establecida en el territorio del Estado de Qatar o no haya obtenido la licencia de conformidad con la legislación aplicable del Estado de Qatar; o
- ii) que el Estado de Qatar no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea.
- b) cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que haya otorgado esos derechos, o
- c) cuando dicha compañía aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, o
- d) cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los artículos 12 y 13 del presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 12 y 13 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas 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.

ARTÍCULO 6

Exenciones de derechos aduaneros y otros derechos

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 (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentos de todos 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 y exacciones, con excepción de los gravámenes 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 repuesto 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 vayan a consumir durante la parte del vuelo que transcurra sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado;

d) las existencias de billetes impresos, los conocimientos aéreos y cualquier material impreso que ostente el emblema de la compañía aérea, así como los uniformes y el material publicitario normal distribuido gratuitamente por las compañías aéreas designadas.

Las exenciones a que se refieren las letras a), b), c) y d) se concederán conforme al procedimiento establecido por la legislación vigente en materia aduanera.

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 hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Las exenciones previstas en el presente artículo se aplicarán asimismo en las situaciones en que las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes hayan celebrado acuerdos con otras compañías aéreas para el préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante del equipo habitual y otros artículos mencionados en el presente artículo siempre que a la otra compañía o compañías aéreas se les concedan las mismas exenciones en esa otra Parte Contratante.

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

ARTÍCULO 7

Tasas aeroportuarias

Las tasas u otros gravámenes por la utilización de cada aeropuerto, incluidas sus instalaciones, medios y servicios técnicos y de otro tipo, así como cualesquiera tasas 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, y no podrán ser superiores a las tasas impuestas por el uso de dichos aeropuertos y servicios a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares.

ARTÍCULO 8

Tarifas

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

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

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

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

4. Sin perjuicio de lo que establece el apartado 3 del presente artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán aprobar expresamente las tarifas que les sometan las compañías aéreas designadas. Cuando dichas Autoridades Aeronáuticas consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en las letras a), b), c) o d) del apartado 3 anterior, notificarán su disconformidad motivada a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la compañía aérea interesada lo antes posible y, en todo caso, no más tarde de treinta (30) días después de la fecha de notificación o registro de la tarifa en cuestión; y dichas autoridades podrán solicitar consultas con arreglo a los procedimientos establecidos en el apartado 5 del presente artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan convenido por escrito en 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 establecida por una compañía aérea de la otra Parte Contratante para el transporte internacional hacia o desde el territorio de la primera Parte Contratante, incluso en 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 Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si se llegara a un acuerdo con respecto a una tarifa sobre la que se ha expedido una notificación

de disconformidad, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante se esforzarán por que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa entrará o continuará en vigor.

6. Para el transporte aéreo 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 similar realizado entre los mismos puntos.

7. Cualquier tarifa establecida de conformidad con 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 registrado ni aprobado una nueva tarifa, hasta su retirada por la compañía aérea afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que debe dejar de aplicarse dicha tarifa.

8. Las tarifas que apliquen las compañías aéreas designadas para el transporte realizado en su totalidad dentro de la Comunidad Europea se regirán exclusivamente por las normas apropiadas establecidas en el marco de la Comunidad Europea.

ARTÍCULO 9

Actividades 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 oficinas y representantes, así como al personal comercial, operativo y técnico que sean necesarios para la explotación de los servicios convenidos.

2. Estas necesidades de personal podrán cubrirse, a opción de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante, bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, sociedad o compañía aérea que preste servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el resto del personal estarán sometidos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, sobre una base de reciprocidad y con un mínimo de demora, los permisos de trabajo, visados de visitantes u otros documentos similares necesarios, a los representantes y al personal a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

4. En caso de que circunstancias especiales exijan la entrada o permanencia temporal y urgente del personal de servicio, los permisos, visados y documentos que exijan las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante se expedirán sin demora con objeto de no retrasar la entrada de dicho personal en el Estado en cuestión.

5. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante o a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquier proveedor autorizado para prestar dichos servicios. Cuando la reglamentación aplicable a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes Contratantes no permita o limite la libertad de contratar esos servicios o de autoasistencia, se dará a cada compañía aérea designada un trato no discriminatorio en lo que respecta a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia proporcionados por uno o varios proveedores.

6. Con carácter de reciprocidad, y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra compañía aérea que opere en 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 vigente en cada una de las Partes Contratantes.

7. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante serán libres de transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional los excedentes de los ingresos respecto a los gastos obtenidos en el territorio de venta. En dicha transferencia neta se incluirán los

ingresos procedentes de las ventas, realizadas directamente o a través de agentes de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares o complementarios, y el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraran en depósito a la espera de su transferencia.

8. Estas transferencias se efectuarán sin perjuicio de las obligaciones fiscales exigibles en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

9. A las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes se les otorgará la autorización apropiada para realizar dichas transferencias en las fechas debidas, en moneda convertible libremente al tipo oficial de cambio en vigor en el momento de la solicitud.

ARTÍCULO 10

Aplicabilidad de la legislación nacional

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

ARTÍCULO 11

Certificados y licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, las licencias y los títulos de aptitud expedidos o convalidados por una Parte Contratante 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 o licencias sean equivalentes o superiores al mínimo que pueda 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 los títulos de aptitud y las licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 12

Seguridad de las operaciones aéreas

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas, en cualquier momento, sobre las normas de seguridad en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de 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 y aplica eficazmente, 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 sus conclusiones y las medidas que se consideren 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 pueda convenirse entre las Partes, será motivo para la aplicación del artículo 5 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») por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, realizado 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, siempre que ello no ocasione una demora no razonable.

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 las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, o
- b) graves reparos en cuanto a que exista una falta de ejecución y aplicación eficaces de las normas de seguridad establecidas en ese momento 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 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 para 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 están justificados los graves reparos a que se hace referencia en el 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 explotación 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 o una serie de inspecciones en rampa, de la denegación de acceso para inspección en rampa, de consultas o por otro medio, que es esencial una acción inmediata para la seguridad de la explotación de la compañía aérea.

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

8. En el caso de que una Parte Contratante haya designado a una compañía aérea cuyo control reglamentario ejerza y mantenga un tercer Estado, los derechos de la otra Parte Contratante derivados del presente artículo serán igualmente aplicables respecto de la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad por un tercer Estado, así como respecto de la autorización de explotación de dicha compañía aérea.

ARTÍCULO 13

Seguridad aérea

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su compromiso recíproco 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.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria 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 la Aviación Civil Internacional, y designadas 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 sede principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte 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 del Reino de España o la permanencia en el mismo, se exigirá a los explotadores de aeronaves la observancia de las disposiciones en materia de seguridad de la aviación de conformidad con el derecho comunitario. Para la salida del territorio del Estado de Qatar o la permanencia en el mismo, se exigirá a los explotadores de aeronaves la observancia de las disposiciones en materia de seguridad de la aviación establecidas de conformidad con el derecho vigente en dicho país. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la carga. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta 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 5 (Revocaciones) 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 válido para retirar, revocar, limitar o someter a condiciones las autorizaciones de explotación o permisos técnicos concedidos a 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 anterior apartado 7 se suspenderá en el momento en que la otra Parte Contratante cumpla las disposiciones del presente artículo.

ARTÍCULO 14

Principios que regulan la explotación de los servicios convenidos

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante disfrutarán de igualdad de oportunidades para prestar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el presente Acuerdo.

2. Los servicios convenidos en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo tendrán como objetivo esencial ofrecer una capacidad de transporte adaptada a las necesidades del tráfico entre ambos países.

3. En la explotación de los servicios aéreos convenidos, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para establecer las frecuencias, la capacidad ofrecida y el tipo de aeronave utilizado en dichos servicios. No obstante lo anterior, en el caso de tráfico de quinta libertad que opere en puntos de terceros países, las frecuencias y capacidad proporcionadas por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se establecerán mediante acuerdo mutuo entre las Autoridades Aeronáuticas respectivas.

4. Las frecuencias y horarios establecidos para la explotación de los servicios convenidos se notificarán, cuando se solicite, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dicha explotación o en el plazo más breve que acuerden las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

5. En el 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 el presente artículo, podrá solicitar la celebración de consultas conforme al artículo 16 del Acuerdo con el fin de examinar las operaciones en cuestión y de determinar de común acuerdo las medidas que se estimen adecuadas.

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 la primera 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. 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 y modificaciones

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán cada cierto tiempo a los fines de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. 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 Autoridades Aeronáuticas, verbalmente o

por escrito, 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 cuando hayan sido confirmadas mediante el canje de notas diplomáticas.

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

ARTÍCULO 17

Evitación de la doble imposición

Mientras no sea aplicable un Acuerdo que establezca el régimen fiscal de las compañías aéreas para evitar la doble imposición entre las Partes Contratantes, cada Parte Contratante, con criterios de reciprocidad, concederá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante la exención de todo impuesto o gravamen sobre los beneficios o ingresos resultantes de la explotación de los servicios aéreos, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales establecidas lícitamente por cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 18

Solución de controversias

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán, en primer lugar, por solucionarlas mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante, y un tercero designado por los dos así nombrados. 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 plazo de sesenta (60) días a contar desde la designación del segundo de los árbitros citados. Este tercer árbitro será siempre 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, 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 por el Presidente del Tribunal de conformidad con el apartado 2 del presente Artículo.

4. Cada Parte Contratante sufragará los gastos y los honorarios correspondientes a su propio árbitro. Los honorarios del tercer árbitro y los gastos correspondientes al mismo, así como los derivados del procedimiento arbitral, serán sufragados a partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 19

Registro

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

ARTÍCULO 20

Convenios multilaterales

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

ARTÍCULO 21

Denuncia

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar, en cualquier momento, a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de la Aviación Civil Internacional. En ese caso, el presente Acuerdo se extinguirá 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. 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 la Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 22

Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente por escrito, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales requeridas.

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

3. Hecho por triplicado en Madrid, el 26 de abril de 2011, en español, árabe e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de discrepancia en la interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Por el Reino de España,
José Blanco López,
Ministro de Fomento

Por el Estado de Qatar,
Yousef Hussain Kamal,
Ministro de Economía y Finanzas

ANEXO

Al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y el Estado de Qatar.

Cuadro de rutas:

1. Rutas que podrán ser explotadas en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas por el Reino de España:

Puntos en España - puntos intermedios - punto en Qatar - puntos más allá.

2. Rutas que podrán ser explotadas en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas por el Estado de Qatar.

Puntos en Qatar - puntos intermedios - tres puntos en España - puntos más allá.

Notas generales:

1. Las compañías aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas indicadas en los apartados 1 y 2 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 ha designado a dichas compañías aéreas.

2. Cuando presten los servicios convenidos en las rutas especificadas establecidas en los apartados 1 y 2 del presente Anexo, las compañías aéreas designadas de las dos Partes Contratantes podrán ejercer los derechos de tráfico de quinta libertad, con sujeción a un acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Los puntos en el territorio de España y el punto en el territorio de Qatar indicados en los apartados 1 y 2 y los puntos intermedios y los puntos más allá establecidos en ambas rutas que se exploten sin derechos de tráfico de quinta libertad podrán ser elegidos libremente por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante.

4. El punto en el territorio de España y el punto en el territorio de Qatar indicados en los apartados 1 y 2 se notificarán a las Autoridades Aeronáuticas de España y Qatar treinta (30) días antes del comienzo de los servicios. Los puntos seleccionados inicialmente se podrán reemplazar también.

5. Código compartido.

5.1 Cuando exploten u ofrezcan (es decir, vendan transporte bajo su propio código en vuelos explotados por otras compañías aéreas) los servicios convenidos en las rutas especificadas establecidas en los apartados 1 y 2, o en cualquier sector de dichas rutas, las compañías aéreas de cada Parte Contratante que sean designadas, ya sea como compañía aérea de explotación y/o compañía aérea de no explotación (denominada en lo sucesivo «compañía comercializadora»), podrán concertar acuerdos comerciales de cooperación, como los de bloqueo de espacio o de código compartido, con:

- a. una o varias compañías aéreas de la misma Parte Contratante;
- b. una o varias compañías aéreas de la otra Parte Contratante; y
- c. una o varias compañías aéreas de terceros países.

5.2 Todas las compañías aéreas que participen en acuerdos de código compartido dispondrán de los derechos correspondientes para explotar la ruta.

5.3 Ningún derecho de tráfico de quinta libertad será ejercido en servicios de código compartido por parte de las compañías aéreas designadas cuando actúen como compañías comercializadoras.

5.4 Ninguna de las Partes Contratantes denegará el permiso para la prestación de servicios de código compartido a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los servicios explotados por compañías aéreas de un tercer país sobre la base de que la compañía aérea que explota la aeronave no tiene derecho a transportar tráfico utilizando el código de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante. No obstante, para transportar tráfico con el código de una compañía aérea de un tercer país en servicios prestados por compañías aéreas designadas de una de las Partes Contratantes en calidad de compañía aérea de explotación, la compañía aérea del tercer país deberá obtener la autorización de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

5.5 Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios que apliquen normalmente a dichas operaciones las Partes Contratantes.

5.6 Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante que ofrezcan servicios de código compartido sin operar en el sector entre un punto intermedio y un punto en el territorio de la otra Parte Contratante podrán hacer un cambio de calibre en cualquier punto intermedio sin restricción alguna en cuanto al tamaño de la aeronave.

5.7 Las compañías aéreas comercializadoras asegurarán, respecto del transporte aéreo vendido, que al comprador se le informe en el punto de venta de que se trata de un

servicio de código compartido, qué compañía aérea explotará realmente cada sector del servicio y con qué compañía aérea o compañías aéreas establece el comprador una relación contractual.

5.8 Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante notificarán a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante la ruta, frecuencias, código de vuelo y la referencia a las compañías aéreas que explotan cada sector de la ruta en un plazo de como mínimo treinta días antes del inicio de la operación.

El presente Acuerdo entró en vigor el 28 de septiembre de 2011, momento en el que ambas Partes Contratantes se notificaron mutuamente por escrito, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales requeridas, según se establece en su artículo 22.1.

Madrid, 30 de septiembre de 2011.–La Secretaria General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Rosa Antonia Martínez Frutos.