

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

12170 *Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Reino de España y la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China, hecho en Madrid el 9 de mayo de 2017.*

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REGIÓN ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE HONG KONG DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA

El Gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China («la Región Administrativa Especial de Hong Kong»), debidamente autorizado por el Gobierno Popular Central de la República Popular China, y el Reino de España (en lo sucesivo denominados las «Partes Contratantes»),

Deseosos de 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;

Deseosos de favorecer la expansión de oportunidades en el ámbito del transporte aéreo internacional;

Deseosos de celebrar un Acuerdo que establezca un marco para los servicios aéreos entre el Reino de España y la Región Administrativa Especial de Hong Kong;

Deseosos de garantizar el máximo grado de seguridad operacional y seguridad de la aviación 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;

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, salvo indicación en contrario:

a) 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 a la Región Administrativa Especial de Hong Kong, el Director General de la Aviación Civil, o, en ambos casos, las personas o instituciones autorizadas para asumir las mismas funciones, o funciones similares, que ejerzan actualmente dichas autoridades;

b) Por «compañía aérea designada» se entenderá toda compañía aérea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 4 del presente Acuerdo;

c) El término «área», en relación con el Reino de España, posee el significado que le confiere a «territorio» el artículo 2 del Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y, en relación con la Región Administrativa Especial de Hong Kong, incluirá la Isla de Hong Kong, Kowloon y los Nuevos Territorios;

d) Las expresiones «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «compañía aérea» y «escala con fines no comerciales» tendrán los respectivos significados que se les asigna en el artículo 96 del referido Convenio;

e) Por «el presente Acuerdo» se entenderá también su Anexo y cualesquiera enmiendas a éste o al propio Acuerdo;

f) Por «rutas especificadas» se entenderá las rutas establecidas en la sección oportuna del Anexo al presente Acuerdo;

g) Por «servicios convenidos» se entenderá los servicios aéreos internacionales que se exploten las rutas especificadas en la sección correspondiente del Anexo al presente Acuerdo;

h) Por «tarifa» se entenderá cualquier precio, importe o cargo aplicados al transporte aéreo de pasajeros, equipaje y/o carga (excluido el correo) que cobran las líneas aéreas, incluidos sus agentes, así como las condiciones que rigen la disponibilidad de dichos precios, importes o cargos;

i) Por «capacidad» se entenderá, en relación con una aeronave, el número de asientos y/o el tonelaje de carga de la misma 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 un periodo concreto en una ruta o sector de una ruta; y

j) Por «tasa de usuario» se entenderá, en relación con el Reino de España, cualquier prestación patrimonial de carácter público o cualquier otra cantidad percibida en beneficio de la entidad gestora aeroportuaria y a cargo de los usuarios del aeropuerto por el uso de las instalaciones y los servicios prestados exclusivamente por la entidad gestora y relacionados con el aterrizaje, el despegue, la iluminación y el estacionamiento de aeronaves, y el tratamiento de los pasajeros y la carga, y, en relación con la Región Administrativa Especial de Hong Kong, el cargo aplicado a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o permitido por éstas, en concepto de provisión de bienes o instalaciones aeroportuarias, de instalaciones de navegación aérea, o de instalaciones o servicios para la protección de la aviación civil, incluyendo instalaciones o servicios relacionados para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.

ARTÍCULO 2

Disposiciones del Convenio de Chicago aplicables a los servicios aéreos internacionales

Al aplicar el presente Acuerdo, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, incluidos los anexos y cualesquiera enmiendas al mismo o a sus Anexos aplicables a ambas Partes, en la medida en que dichas disposiciones sean de aplicación a los servicios aéreos internacionales (en lo sucesivo denominado el «Convenio»).

ARTÍCULO 3

Concesión de derechos

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra los siguientes derechos en relación con sus servicios aéreos internacionales:

- a) El derecho a sobrevolar su área sin aterrizar en la misma;
- b) El derecho a hacer escalas en su área con fines no comerciales.

2. a) Cada Parte Contratante concederá a la otra los derechos que se especifican más adelante en el presente Acuerdo a fin de explotar los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en la sección correspondiente del anexo al presente Acuerdo.

b) Al explotar un servicio convenido en una ruta especificada, las compañías aéreas de cada Parte Contratante gozarán, además de los derechos especificados en el apartado 1 de este artículo, del derecho a hacer escalas en el área de la otra Parte, en los puntos determinados para esa ruta de conformidad con el anexo al presente Acuerdo, con el fin de embarcar o desembarcar pasajeros y carga, incluido el correo, conjunta o separadamente.

3. Ninguna disposición del apartado 2 del presente artículo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante el derecho a embarcar, en un punto del área de la otra, pasajeros y carga, incluido el correo, transportados en régimen de arrendamiento o a cambio de remuneración, con destino a otro punto en el área de la otra Parte Contratante.

4. Si a resultas de un conflicto armado, disturbios o acontecimientos políticos o circunstancias especiales o inusuales, una compañía aérea designada de una Parte Contratante no estuviera en condiciones de explotar un servicio en sus rutas normales, la otra Parte Contratante deberá hacer lo posible por facilitarle la prestación continuada de dicho servicio mediante la adecuada reorganización provisional de las rutas.

ARTÍCULO 4

Designación y autorización de explotación

1. Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de conformidad con el apartado 2 del artículo 3 del presente Acuerdo podrán iniciarse en cualquier momento, siempre que:

a) La Parte Contratante a la que se concedan los derechos que se especifican en el apartado 2 del artículo 3 del presente Acuerdo haya designado una o varias compañías aéreas por escrito; y

b) La Parte Contratante que conceda estos derechos haya autorizado a las compañías aéreas designadas a comenzar los servicios aéreos.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá conceder con la menor demora administrativa las autorizaciones y permisos correspondientes, con los siguientes requisitos:

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

(i) Que esté establecida en el área del Reino de España con arreglo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y sea titular de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y

(ii) 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 designación identifique claramente la autoridad aeronáutica; y

(iii) Que la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre bajo el control efectivo de cualquier Estado miembro de la Unión Europea y/o de la República de Islandia, del Reino de Noruega, del Principado de Liechtenstein y de la Confederación Suiza y/o de nacionales de cualquiera de los Estados enumerados en este subapartado;

b) Cuando se trate de una compañía aérea designada por la Región Administrativa Especial de Hong Kong:

(i) Que esté constituida y tenga su centro principal de actividad en el área de la Región Administrativa Especial de Hong Kong y disponga de un certificado de operador aéreo válido de conformidad con la legislación aplicable de la Región Administrativa Especial de Hong Kong; y

(ii) Que la Región Administrativa Especial de Hong Kong ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea;

y

c) Que la compañía aérea acredite, a petición de la otra Parte Contratante, que reúne los requisitos exigidos para la explotación del transporte aéreo internacional con arreglo a las leyes y reglamentos aplicables en la región de dicha Parte Contratante de conformidad con las disposiciones del Convenio.

3. Cualquiera de las Partes Contratantes tendrá derecho a sustituir por otra, con sujeción a lo dispuesto en los apartados 1 y 2 anteriores, una compañía aérea que haya designado. La nueva compañía aérea designada gozará de los mismos derechos y se someterá a las mismas obligaciones que la compañía aérea a la que sustituya.

ARTÍCULO 5

Denegación, revocación, suspensión o limitación de la autorización de explotación

1. Cada Parte Contratante podrá denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante en los siguientes supuestos:

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

(i) Que no esté establecida en el área del Reino de España con arreglo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, o no sea titular de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; o

(ii) Que 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 que la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o

(iii) Que la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no se encuentre bajo el control efectivo de Estados miembros de la Unión Europea y/o de la República de Islandia, del Reino de Noruega, del Principado de Liechtenstein y de la Confederación Suiza y/o de nacionales de cualquiera de los Estados enumerados en este subapartado; o

(iv) Que la compañía aérea, al ejercer los derechos especificados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios que incluyen un punto en otro Estado miembro de la Unión Europea, incluida de aquellos que se comercializan como servicios directos u otros que tengan esta consideración, la compañía eluda de hecho cualquier restricción a los derechos de tráfico impuesta en virtud de un acuerdo entre la Región Administrativa Especial de Hong Kong y ese otro Estado miembro de la Unión Europea; o

(v) Que la compañía aérea disponga de un certificado de operador aéreo expedido por otro Estado miembro de la Unión Europea y no exista en vigor ningún acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la Región Administrativa Especial de Hong Kong y ese otro Estado miembro de la Unión Europea, y este último haya denegado los derechos de tráfico a las compañías aéreas designadas por la Región Administrativa Especial de Hong Kong;

b) Cuando se trate de una compañía aérea designada por la Región Administrativa Especial de Hong Kong:

(i) Que no esté constituida ni tenga su centro principal de actividad en el área de la Región Administrativa Especial de Hong Kong o no disponga de un certificado de operador aéreo válido de conformidad con la legislación aplicable de la Región Administrativa Especial de Hong Kong; o

(ii) Que la Región Administrativa Especial de Hong Kong no ejerza o no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea;

o

c) Cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos previstos en el artículo 11 del presente Acuerdo; o

d) Cuando dicha compañía aérea no preste los servicios con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo; o

e) Cuando la otra Parte Contratante no cumpla o no aplique las normas sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación de conformidad con los artículos 13 y 14 del presente Acuerdo.

2. Dicha denegación, revocación, suspensión o limitación de la autorización irá precedida de consultas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Acuerdo, salvo que se requiera la suspensión inmediata de las operaciones o la limitación inmediata para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos.

ARTÍCULO 6

Principios que regulan la explotación de los servicios convenidos

1. Las compañías aéreas designadas de las Partes Contratantes disfrutarán de una igualdad de oportunidades justa y equitativa para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Las frecuencias y horarios establecidos para la explotación de los servicios aéreos convenidos se notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos 30 días antes del comienzo de dicha operación, a no ser que éstas acuerden un plazo más breve.

3. Los servicios convenidos que presten las compañías aéreas designadas de las Partes Contratantes guardarán una estrecha relación con las necesidades generales en relación con el transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal la prestación, con un factor de carga razonable, de la capacidad suficiente para satisfacer las necesidades actuales y que razonablemente se prevean para el transporte de pasajeros y carga, incluido el correo, con origen o destino en el área de la Parte Contratante que haya designado la compañía aérea. La realización del transporte de pasajeros y carga, incluido el correo, tanto embarcados como desembarcados en puntos de las rutas especificadas que no sean puntos en el área de la Parte Contratante que haya designado la compañía aérea se atenderá al principio general de que la capacidad debe estar en función de:

a) Las necesidades de tráfico con origen y destino en el área de la Parte Contratante que haya designado a la compañía aérea;

b) Los requisitos de tráfico de la región por la que transcurran los servicios convenidos, teniendo en cuenta otros servicios aéreos establecidos por compañías aéreas de los Estados que integren dicha región; y

c) Las necesidades de explotación de compañías aéreas en servicios directos.

4. La capacidad que ha de prestarse en las rutas especificadas será la que determinen conjuntamente las Partes Contratantes en cada momento.

ARTÍCULO 7

Exenciones

1. Las aeronaves de las compañías aéreas designadas por cada Parte Contratante que prestan servicios aéreos internacionales, así como su combustible, lubricantes, otros suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto, incluidos los motores, el equipo habitual y provisiones de la aeronave (incluidos, sin carácter exhaustivo, alimentos, bebidas y tabaco) que permanezcan a bordo, procedentes o con destino en la otra Parte Contratante, estarán exentos, con carácter recíproco, de todos los derechos aduaneros, impuestos especiales y otros derechos, tasas o cargos que no estén basados en el coste de los servicios prestados a la llegada, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en el que vayan a ser reexportados o utilizados o consumidos por dicha aeronave en vuelos sobre dicha área.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos, tasas o cargos, en condiciones de reciprocidad, a excepción de los aplicados por el coste del servicio prestado:

a) Las provisiones a bordo de la aeronave (incluidos, sin carácter exhaustivo, alimentos, bebidas y tabaco) embarcadas en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites razonables fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, para su

consumo a bordo del viaje de salida de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;

b) El equipo habitual y las piezas de repuesto introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o la reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante;

c) Los suministros técnicos consumibles, el combustible y los lubricantes destinados al abastecimiento en el viaje de salida 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 de los servicios aéreos internacionales realizada sobre el territorio de la Parte Contratante en la que se hayan embarcado; y

d) Los documentos oficiales que lleven el emblema de la compañía aérea designada de una de las Partes Contratantes, como existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, tarjetas de embarque, etiquetas para el equipaje, horarios y material publicitario normal que distribuya gratuitamente dicha compañía aérea designada, introducidos en el área de la otra Parte Contratante por esa compañía aérea designada o en su nombre, o embarcados en una aeronave explotada por dicha compañía aérea designada.

3. Podrá exigirse que el equipo habitual y el resto de los artículos mencionados en los apartados 1 y 2 de este artículo se mantengan bajo la supervisión o el control de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante.

4. El equipo habitual y el resto de los artículos mencionados en el apartado 1 del presente Acuerdo podrán desembarcarse en el área de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte Contratante. En tales circunstancias, dichos equipos habituales y artículos gozarán, con carácter recíproco, de las exenciones previstas en el apartado 1 del presente artículo hasta que sean reexportados o reciban otro destino de conformidad con la normativa aduanera. No obstante, las autoridades aduaneras de esa otra Parte Contratante podrán requerir que el equipo habitual y demás artículos se sometan a su supervisión hasta ese momento.

5. 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 los apartados 1 y 2 del presente artículo, siempre que las otras compañías aéreas disfruten de las mismas exenciones de esa otra Parte Contratante.

6. El equipaje y la carga en tránsito directo por el área de una Parte Contratante estarán exentos de derechos aduaneros, impuestos especiales y tasas o cargos similares que no estén basados en el coste de los servicios prestados a la llegada.

ARTÍCULO 8

Tasas de usuario

1. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se imponga a las compañías aéreas designadas de la otra Parte tasas de usuario más elevadas que las impuestas a sus propias compañías que exploten servicios aéreos internacionales similares.

2. Cada Parte Contratante fomentará las consultas en relación con las tasas de usuario entre sus autoridades competentes para la percepción de dichas tasas y las compañías aéreas que utilicen los servicios e instalaciones proporcionados por dichas autoridades, cuando sea factible, a través de las organizaciones que representen a las compañías aéreas. Cada Parte Contratante promoverá, asimismo, el intercambio entre dichas autoridades y usuarios de la información pertinente relativa a las tasas de usuario.

ARTÍCULO 9

Tarifas

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

2. Las Partes Contratantes convienen en prestar especial atención a las tarifas sobre las que puedan formularse objeciones debido, por ejemplo, a que parezcan inmotivadamente discriminatorias o indebidamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante, o artificialmente bajas.

3. Una Parte Contratante podrá exigir la notificación o registro de las tarifas propuestas por las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes para el transporte con origen o destino en su área. No se exigirá la notificación o el registro con una antelación de más de 30 días antes de la fecha propuesta para su introducción. En casos especiales, este periodo podrá reducirse con el acuerdo expreso de la otra Parte Contratante.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a aprobar o rechazar tarifas por el transporte de ida, o de ida y vuelta, que se inicie en su propia área. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que empiece a aplicarse una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente por el transporte de ida, o de ida y vuelta, entre las áreas de las dos Partes Contratantes que se inicie en el área de la otra Parte Contratante.

5. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar de forma expresa su aprobación de las tarifas, con arreglo a lo dispuesto en el anterior apartado 4, a las compañías aéreas que las hayan registrado. No obstante, si la Parte correspondiente no ha notificado por escrito a la otra Parte Contratante o a las compañías afectadas el rechazo de dichas tarifas de las compañías aéreas de la otra Parte Contratante en los 30 días siguientes a la fecha de su presentación, las tarifas en cuestión se considerarán aprobadas. En caso de que se reduzca el plazo de presentación de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3, las Partes Contratantes pueden acordar que se acorte en consecuencia el periodo durante el cual puede comunicarse el rechazo.

6. En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes considere que una tarifa por el transporte con destino a su área está comprendida en las categorías descritas en el anterior apartado 2, notificará su disconformidad a la otra Parte Contratante lo antes posible y, como mínimo, en el plazo de 30 días a partir de la fecha de notificación o registro de la tarifa, y podrá recurrir a los procedimientos de consulta establecidos en el siguiente apartado 7.

7. Sin perjuicio del artículo 16, cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas en relación con cualquier tarifa aplicada por una compañía aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por los servicios contemplados en el presente Acuerdo, incluidas las tarifas que hayan sido objeto de notificación de rechazo o disconformidad. Dichas consultas deberán celebrarse no más tarde de 30 días después de la fecha de recepción de la solicitud. Las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo, cada una de ellas se esforzará todo lo posible para que el mismo llegue a aplicarse. En caso de no alcanzarse, prevalecerá la decisión de la Parte Contratante en cuya área se haya iniciado el transporte.

8. Sin perjuicio de las leyes, reglamentos y procedimientos aplicables, cualquier tarifa establecida con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo permanecerá en vigor, salvo que sea retirada por la compañía aérea en cuestión o hasta la aprobación de una nueva tarifa.

ARTÍCULO 10

Oportunidades comerciales

1. De conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a la entrada, residencia y trabajo, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho, con carácter recíproco, a introducir y mantener en el área de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal de gestión, técnico y de operaciones, así como otro personal especializado que sea necesario 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 área de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el área de dicha Parte Contratante.

3. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a vender servicios de transporte aéreo en el área de la otra Parte Contratante, directamente o a través de agentes. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a vender, y cualquier persona tendrá derecho a adquirir, dichos servicios de transporte en moneda local o en cualquier otra divisa libremente convertible.

4. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor en la otra Parte Contratante y, de conformidad con los mismos, cada Parte Contratante tramitará, con carácter recíproco y la mínima demora, los permisos de residencia y trabajo necesarios, o los visados de visitante, en su caso, u otros documentos similares a los representantes y el personal mencionado en el apartado 1 del presente artículo.

5. Cuando circunstancias especiales exijan la entrada o permanencia de personal con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y cualquier otro documento requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante serán expedidos, en su caso, con prontitud para no retrasar la entrada de dicho personal en el área de la Parte Contratante afectada, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes de dicha parte y de conformidad con los mismos.

6. Si así se les solicita, las compañías aéreas de la Parte Contratante tendrán derecho a convertir y transferir en todo momento a su área nacional desde la de la otra Parte Contratante, los excedentes de los ingresos obtenidos respecto de las sumas desembolsadas localmente. En este apartado, los ingresos locales comprenden los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de agentes de servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y complementarios, así como el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraban en depósito en espera de la transferencia.

7. La conversión y transferencia de tales ingresos se permitirá sin restricción alguna, al tipo de cambio aplicable a las transacciones en curso vigente en el momento de la presentación de dichos ingresos para su conversión y transferencia, sin cargo alguno, excepto los que realicen normalmente los bancos por dichas operaciones.

8. Esas transferencias se efectuarán sin perjuicio de las obligaciones legales en vigor en el área de cada una de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 11

Leyes y reglamentos

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada o salida de su propia área de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentran en su área, se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que regulen la entrada, circulación, permanencia y salida de su área de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo

y carga, tales como los relativos a la entrada, salida, autorización, inmigración, aduanas y cuarentena, se aplicarán a pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga que transporten las aeronaves de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante mientras permanezcan en el territorio de la primera Parte Contratante.

ARTÍCULO 12

Certificados y licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, las licencias y los títulos de aptitud expedidos o convalidados por 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, 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. A los efectos del apartado 1 anterior, cada Parte Contratante se reserva el derecho a aplicar la letra b) del artículo 32 del Convenio.

ARTÍCULO 13

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 30 días a partir de la solicitud, salvo que las Partes Contratantes pacten lo contrario.

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 30 días o en el plazo superior que se acuerde será motivo para la aplicación del artículo 5 del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. De conformidad con las disposiciones del artículo 16 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante, en servicios con destino o procedencia en el área de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto, mientras esté en el área de la otra Parte Contratante, de un examen (denominado, en este artículo, «inspección en rampa»), siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada. Sin perjuicio de las disposiciones previstas en el artículo 33 del Convenio, dicha inspección en rampa se llevará a cabo por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y por la parte exterior de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la misma y los de su tripulación como el estado aparente de ésta y 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 ese momento en aplicación del Convenio, o a
- b) Graves reparos en cuanto a que exista una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad operacional 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 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 aérea de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por esa compañía aérea, 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 el mismo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una compañía aérea 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 o 6 se suspenderá una vez cesen los motivos para la adopción de dicha medida.

ARTÍCULO 14

Seguridad de la aviación

1. 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. Las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 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 de este último, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio y protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil aplicable a las 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. En sus relaciones mutuas, las Partes Contratantes actuarán, de conformidad con las disposiciones aplicables en materia de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y que se denominan Anexos al Convenio. Cada Parte Contratante exigirá que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan su centro principal de actividad o residencia permanente en su área, los operadores de aeropuertos situados en su área o, en el caso del Reino de España, los operadores de aeronaves que estén establecidos en su área en virtud del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y que tengan una licencia de explotación válida otorgada de conformidad con el derecho de la Unión Europea actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que exigirá a sus operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado 3 de este artículo, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el área de esa otra Parte Contratante. Para la salida o permanencia en el área de la Región Administrativa Especial de Hong Kong, a los operadores de aeronaves

se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en dicho lugar. Para la salida o permanencia en el territorio del Reino de España, a los operadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con el derecho de la Unión Europea y la normativa española en vigor en esa materia. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su área se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los 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. Sin perjuicio de los artículos 16 (Consultas) y 18 (Resolución de controversias), cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de 15 días desde la recepción de la solicitud de la otra Parte Contratante. En caso de no alcanzarse un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes al inicio de las consultas, ello será motivo para denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante. Cuando así lo exija una amenaza inmediata y extraordinaria, o a fin de evitar nuevos incumplimientos de las disposiciones de este artículo, la primera Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento. Cualquier medida tomada en virtud de este apartado cesará en el momento en que la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones del presente artículo.

ARTÍCULO 15

Estadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante deberán facilitar a sus homólogas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, los informes periódicos o de otro tipo sobre estadísticas que puedan solicitarse razonablemente con el fin de revisar la capacidad ofrecida en los servicios convenidos por las compañías aéreas de esa Parte Contratante. Dicha información incluirá toda la necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por las compañías aéreas en los servicios convenidos. 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

1. En cualquier momento, una de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas, en un espíritu de estrecha cooperación, en relación con la puesta en práctica, interpretación, aplicación o modificación del presente Acuerdo.

2. Tales consultas, que podrán mantenerse mediante conversaciones entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, salvo pacto en contrario entre las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 17

Enmienda

Las enmiendas al presente Acuerdo acordadas entre las Partes Contratantes entrarán en vigor de conformidad con el artículo 21 (Entrada en vigor).

ARTÍCULO 18

Resolución de controversias

1. En caso de 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 consiguen solucionar la controversia mediante negociaciones, podrá someterse a la persona u organismo que ambas acuerden o, a solicitud de cualquiera de ellas, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros, que se constituirá de la manera siguiente:

a) Dentro de un plazo de 60 días a partir de la recepción de la solicitud de arbitraje, cada una de las Partes Contratantes designará a un árbitro. En el plazo de 60 días desde el nombramiento del segundo árbitro, y mediante acuerdo entre los dos primeros, se designará como tercer árbitro a un nacional de un tercer Estado, que pueda considerarse neutral en relación con la controversia y que actuará como Presidente del tribunal;

b) Si no se realizara designación alguna dentro del plazo señalado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que realice las designaciones necesarias en un plazo de 30 días. En caso de que el Presidente estime que su nacionalidad no puede considerarse neutral en relación con la controversia, realizará el nombramiento el Vicepresidente de más antigüedad al que no pueda recusarse por ese motivo.

3. Salvo pacto en contrario entre las Partes Contratantes, el tribunal determinará los límites de su competencia de conformidad con el Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. Por indicación del tribunal, o a petición de una Parte Contratante, se celebrará una reunión para determinar los temas concretos objeto de arbitraje, así como los procedimientos específicos que deban seguirse, en un plazo no superior a 30 días a partir de la plena constitución del tribunal.

4. Salvo que las Partes Contratantes acuerden lo contrario o que el tribunal disponga otra cosa, cada Parte Contratante enviará un memorando en un plazo de 45 días desde la plena constitución del tribunal. Las alegaciones deberán formularse 60 días más tarde. El tribunal celebrará una vista a petición de cualquier Parte Contratante, o a su discreción, en un plazo de 15 días a partir de la fecha en que deben formularse las alegaciones.

5. El tribunal procurará emitir su decisión por escrito en un plazo de 30 días a partir de la finalización de la vista o, si no se celebra, después de la fecha en la que se hayan presentado las dos alegaciones. La decisión se adoptará por mayoría de votos.

6. Las Partes Contratantes podrán cursar solicitudes de clarificación de la decisión en un plazo de 15 días a partir su recepción y dicha clarificación deberá remitirse en un plazo de 15 días a partir de dicha solicitud.

7. La decisión del tribunal será vinculante para las Partes Contratantes.

8. Cada Parte Contratante sufragará los costes del árbitro que designe. El resto de los gastos del tribunal serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes, incluidos los correspondientes al Presidente o al Vicepresidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en aplicación de los procedimientos contemplados en la letra b) del apartado 2 del presente artículo.

ARTÍCULO 19

Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional

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

ARTÍCULO 20

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 Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo se dará por terminado en la media noche (hora del lugar de recepción de la notificación) del día inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, salvo que se retire la notificación de mutuo acuerdo antes de que finalice dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de dicha notificación, se considerará recibida por la otra Parte Contratante 14 días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 21

Entrada en vigor

El presente acuerdo entrará en vigor el trigésimo día después de la fecha de la última notificación, mediante canje de notas oficiales entre las Partes Contratantes, confirmando el cumplimiento de sus respectivos requisitos internos.

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

Hecho por duplicado en Madrid el día 9 de mayo de 2017, en lengua española e inglesa, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA,

POR LA REGIÓN ADMINISTRATIVA ESPECIAL
DE HONG KONG DE LA REPÚBLICA
POPULAR CHINA,

Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz

Profesor Anthony BL Cheung

ANEXO

Cuadro de rutas*Sección 1*

Rutas que pueden ser explotadas por las compañías aéreas designadas del Reino de España:

Puntos en el Reino de España – puntos intermedios – Región Administrativa Especial de Hong Kong – puntos más allá

Notas:

1. Los puntos a los que vaya a darse servicio en las rutas especificadas más arriba se determinarán conjuntamente por las Partes Contratantes.

2. Las compañías aéreas designadas del Reino de España podrán, en la totalidad o en parte de los vuelos, omitir hacer escala en cualesquiera puntos de las rutas especificadas más arriba y podrán prestar servicio a puntos intermedios en cualquier orden, la Región Administrativa Especial de Hong Kong y puntos más allá en cualquier orden, siempre que los servicios convenidos en esas rutas comiencen en el Reino de España.

3. No podrá embarcarse tráfico en ningún punto intermedio o punto más allá, ni desembarcarse en la Región Administrativa Especial de Hong Kong, y viceversa, excepto con arreglo a lo que determinen conjuntamente en cada momento las Partes Contratantes.

4. No podrá prestarse servicio a ningún punto de China continental como punto intermedio o punto más allá.

Sección 2

Rutas que pueden ser explotadas por las compañías aéreas designadas de la Región Administrativa Especial de Hong Kong:

Región Administrativa Especial de Hong Kong – puntos intermedios – puntos en el Reino de España – puntos más allá

Notas:

1. Los puntos a los que vaya a darse servicio en las rutas especificadas más arriba se determinarán conjuntamente por las Partes Contratantes.

2. Las compañías aéreas designadas de la Región Administrativa Especial de Hong Kong podrán, en la totalidad o en parte de los vuelos, omitir hacer escala en cualesquiera puntos de las rutas especificadas más arriba y podrán prestar servicio a puntos intermedios en cualquier orden, puntos en el Reino de España en cualquier orden y puntos más allá en cualquier orden, siempre que los servicios convenidos en esas rutas comiencen en la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

3. No podrá embarcarse tráfico en ningún punto intermedio o punto más allá, ni desembarcarse en puntos del Reino de España, y viceversa, excepto con arreglo a lo que determinen conjuntamente en cada momento las Partes Contratantes.

4. No podrá prestarse servicio a ningún punto de China continental como punto intermedio o punto más allá.

El presente Acuerdo entrará en vigor el 9 de septiembre de 2018, trigésimo día después de la fecha de la última notificación, mediante canje de notas oficiales entre las Partes Contratantes, confirmando el cumplimiento de sus respectivos requisitos internos, según se establece en su artículo 21.

Madrid, 22 de agosto de 2018.–El Secretario General Técnico, P. S. (Real Decreto 768/2017, de 28 de julio), la Vicesecretaria General Técnica, Celia Abenza Rojo.