

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

978

MEMORANDUM de Entendimiento en virtud del Acuerdo sobre Transporte Aéreo de 20 de febrero de 1973, entre España y Estados Unidos de América, hecho en Madrid el 27 de noviembre de 1991.

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO EN VIRTUD DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO, DE 20 DE FEBRERO DE 1973, ENTRE ESPAÑA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO

El Gobierno de Estados Unidos de América y el Gobierno de España, teniendo presente que, de acuerdo con las disposiciones del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Estados Unidos de América, firmado el 20 de febrero de 1973 («el Acuerdo»), y el Memorándum de Consultas del 27 de noviembre de 1972 («MDC de 1972»), Delegaciones de España y de Estados Unidos se reunieron en Washington, D.C., los días 29 al 31 de mayo de 1991, y que estas Consultas han sido continuación de las celebradas en Madrid los días 12 al 15 de febrero de 1991, en Washington, D.C., los días 15 al 18 de abril de 1991, y en Madrid, los días 7 y 8 de mayo de 1991, han alcanzado, sin perjuicio de las respectivas interpretaciones del Acuerdo y del MDC de 1972, el siguiente acuerdo:

1. Las Delegaciones han celebrado las consultas requeridas por las disposiciones del MDC de 1972.
 2. Una Compañía aérea designada de Estados Unidos tendrá derecho a comenzar los servicios desde Atlanta a España en la ruta 1 de Estados Unidos, prevista en el Acuerdo, con efectos de 1 de abril de 1991, o, en fecha posterior, según lo solicite la Compañía aérea. Las autoridades aeronáuticas españolas concederán a dicha Compañía aérea los permisos operativos correspondientes que sean precisos para iniciar los servicios en dicha fecha.
 3. Las autoridades aeronáuticas españolas concederán los permisos operativos correspondientes a «American Airlines», (AA), para que pueda iniciar servicios desde Miami a España en la ruta 1 de Estados Unidos, prevista en el Acuerdo, con efectividad del 1 de junio de 1991, o en fecha posterior, según lo solicite dicha Compañía aérea.
 4. Las autoridades aeronáuticas españolas concederán los permisos operativos correspondientes a «United Airlines», (UA), para que pueda iniciar servicios desde Washington, D.C. a España en la ruta 1 de Estados Unidos, prevista en el Acuerdo, con efectividad del 1 de junio de 1991, o en fecha posterior, según lo solicite dicha Compañía aérea.
 5. Las autoridades aeronáuticas españolas concederán los permisos operativos correspondientes a «Continental Airlines», (CO), necesarios para iniciar los servicios desde Nueva York (Newark) a España, y más allá en la ruta 2, de Estados Unidos prevista en el Acuerdo, con efectividad del 1 de abril de 1993, o en fecha posterior, según lo solicite dicha Compañía aérea. «Continental Airlines» no operará más de siete frecuencias de ida y vuelta por semana hasta el 31 de marzo de 1994, aplicándose a partir de entonces las disposiciones sobre capacidad del Acuerdo y del MDC de 1972.
- Estados Unidos asegura a España que, tras la designación (1991), de «Continental Airlines» para el servicio Nueva York-España, y hasta el 31 de marzo de 1995, en el caso de que alguna de las tres Compañías estadounidenses designadas dejara de prestar servicios en dicha ruta (cese de servicios por un período superior a 180 días, o anuncio de su salida permanente del mercado), Estados Unidos no sustituirá a dicha Compañía aérea. Si, antes de que «Continental Airlines» acceda a ese mercado, una de las dos Compañías estadounidenses que operan la ruta cesara de prestar servicios en la misma (cese de servicios por un período superior a 180 días, o anuncio de su salida permanente del mercado), «Continental Airlines» tendrá inmediatamente derecho a comenzar servicios sin restricciones. Si, después de que «Continental Airlines»

entre en el mercado, y antes del 31 de marzo de 1994, una de las dos Compañías estadounidenses que operan actualmente termina sus servicios en dicho mercado (cese de servicios por un período superior a 180 días, o anuncio de su salida permanente del mercado), todas las restricciones a las operaciones de «Continental Airlines» serán levantadas. En cualquier caso, incluso en el caso de que «Continental Airlines» no ejerciera la autorización prevista en este párrafo, y Estados Unidos retirara la designación de «Continental Airlines», España asegura a Estados Unidos su derecho a mantener un mínimo de dos Compañías designadas en el mercado Nueva York-España.

6. Los actuales Cuadros de Rutas anejos al Acuerdo serán sustituidos por los siguientes, que serán designados como «Anexo I. Cuadro de Servicios Aéreos»:

«ANEXO I

Cuadro de Servicios Aéreos

A) *Cuadro de Rutas de Estados Unidos:* Una o varias Compañías designadas por el Gobierno de Estados Unidos tendrán derecho a operar servicios aéreos en cada una de las Rutas especificadas, en ambas direcciones, y a efectuar escalas comerciales en España en los puntos especificados en este párrafo:

1. Desde Estados Unidos 1), vía las Azores, 2) y Lisboa (Portugal), 3) a Madrid, Barcelona, Málaga y Palma de Mallorca, como coterminales; 4).
2. Desde Estados Unidos 1), vía las Azores, 2) y Lisboa (Portugal), a Madrid y Barcelona, y más allá a puntos 5), en el sur de Francia, Italia, Grecia, Argelia, Túnez, Libia, República Árabe de Egipto, Uganda, Kenia, Tanzania, Turquía, Israel, Líbano, Jordania, Iraq, Siria, Arabia Saudí, países en la Península de Arabia, Irán, Afganistán, Pakistán, la India, y más allá; 6).
3. Para servicios de carga pura: desde Estados Unidos vía puntos intermedios a uno o varios puntos en España y más allá.

Notas al Cuadro de Rutas de Estados Unidos.

- (1) Los vuelos que toquen Miami o San Juan no podrán servir puntos en España distintos de Madrid.
- (2) Sólo un aeropuerto podrá servirse en las Azores en un mismo vuelo.
- (3) Sin derechos de tráfico entre Portugal (incluyendo las Azores), y Málaga, y entre Portugal (incluyendo las Azores), y Palma de Mallorca.
- (4) No más de dos puntos en España pueden ser servidos en cada vuelo.
- (5) Sólo puede servirse un punto en países distintos de Libia, Turquía, Iraq, Irán y la India.
- (6) Sin derechos de tráfico a puntos más allá desde la India.
- (7) En ninguna ruta se considerarán derechos para transportar tráfico local, en conexión o parada con estancia entre puntos en España.
- (8) Las notas (1) a (6), y la nota (7) (excepto en lo que refiera al cabotaje), no se aplicarán a los servicios de carga pura previstos en la Ruta 3).

B) *Cuadro de Rutas de España:* Una o varias Compañías aéreas designadas por el Gobierno de España tendrán derecho a operar servicios aéreos en cada una de las Rutas especificadas, en ambas direcciones y a efectuar escalas comerciales en Estados Unidos en los puntos especificados a continuación:

1. Desde España, vía un punto en Canadá a Boston, Baltimore, Washington, Chicago, Los Angeles, Miami, Nueva York y San Juan, como coterminales, más tres puntos adicionales, más quince puntos más a utilizar solamente en régimen de código compartido con cualquier Compañía estadounidense.
2. Desde España a Miami, y más allá a puntos en Méjico, Haití, Jamaica, países de habla española en el Caribe, Trinidad y Tobago, Curacao, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá y América del Sur, excepto Argentina, Brasil, Guayana francesa, Guayana, Paraguay, Surinam y Uruguay.
3. Desde España a San Juan y más allá a puntos en Méjico, Haití, Jamaica, países de habla española en el Caribe, Trinidad y Tobago, Curacao, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa

Rica y Panamá y América del Sur, excepto Argentina, Brasil, Guayana francesa, Guayana, Paraguay, Surinam y Uruguay.

4. Desde España a dos puntos en la parte sur de Estados Unidos, y más allá a puntos en Méjico, Haití, Jamaica, países de habla española en el Caribe, Trinidad y Tobago, Curacao, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá y América del Sur, excepto Argentina, Brasil, Guayana francesa, Guayana, Paraguay, Surinam y Uruguay.

5. Para servicios de carga pura: Desde España via puntos intermedios a uno o a varios puntos en Estados Unidos, y más allá.

Notas al Cuadro de Rutas de España.

(1) El Gobierno de España notificará al Gobierno de Estados Unidos el punto seleccionado en Canadá para la Ruta 1 y los nuevos puntos seleccionados en Estados Unidos para la Ruta 1 antes del comienzo del servicio a cualquiera de dichos punto o puntos. El punto seleccionado por España en Canadá y cualquiera de los tres nuevos puntos disponibles para elección por España bajo los términos de este Memorándum de Entendimiento podrán ser cambiados por el Gobierno de España con un preaviso escrito de sesenta días al Gobierno de Estados Unidos por la vía diplomática.

(2) No podrán servirse más de dos puntos en Estados Unidos en cualquier vuelo operado de acuerdo con la Ruta 1, con excepción de los puntos que se sirvan en régimen de código compartido. Sólo podrá servirse un aeropuerto en el área Washington-Baltimore. El aeropuerto seleccionado será notificado por el Gobierno de España al Gobierno de Estados Unidos con anterioridad al comienzo de los servicios. Los quince puntos en código compartido seleccionados serán notificados por el Gobierno de España al Gobierno de Estados Unidos con anterioridad al comienzo de los servicios. Cualquiera o varios de dichos puntos en código compartido podrán ser cambiados por el Gobierno de España con un preaviso escrito de sesenta días al Gobierno de Estados Unidos por vía diplomática.

(3) Para la Ruta 4, los puntos seleccionados lo serán de entre los tres nuevos puntos que figuran en la Ruta 1, y serán elegidos de entre puntos en los Estado de Tejas, Oklahoma, Arkansas, Louisiana, Mississippi, Alabama, Tennessee, Carolina del Norte, Carolina del Sur, Georgia y Florida.

(4) En ninguna ruta se conceden derechos para transportar tráfico local, de conexión o parada con estancia, entre puntos en Estados Unidos.

(5) Las notas (1)-(3), y la nota (4) (excepto en lo que se refiere al cabotaje), no se aplicarán a los servicios de carga pura en la Ruta 5.

C) *Flexibilidad en las Rutas:* Cada Compañía designada podrá, en uno o en todos sus vuelos, y a su discreción:

1. Operar vuelos en una o ambas direcciones;
2. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
3. Servir puntos en las rutas con cualquier combinación y con cualquier orden (lo que podrá incluir el servicio de puntos intermedios, como puntos más allá, y de puntos más allá como puntos intermedios);
4. Omitir paradas en cualquier punto o puntos, y
5. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9.º del Acuerdo, transferir tráfico de una de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas.

Sin limitaciones de dirección o geográficas, y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico que esté de otro modo autorizado bajo este Memorándum de Entendimiento, siempre y cuando el servicio comience o termine en el territorio de la Parte Contratante que designe a la Compañía aérea.

D) *Cambio de calibre:* Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 7 del Memorándum de Consultas del 27 de noviembre de 1972, las Compañías aéreas designadas de cada una de las Partes podrán cambiar de aeronaves en Miami en la Ruta 2 para las Compañías aéreas españolas, y en Madrid o Barcelona, en la Ruta 2 para las Compañías aéreas estadounidenses, a no más de cuatro aeronaves, siempre y cuando la capacidad total de las aeronaves que operen más allá de dichos puntos tengan una relación razonable con la capacidad de la aeronave que opere desde o hacia el territorio de la Parte que haya designado a dicha Compañía aérea, y siempre que las aeronaves que operen más allá del punto de cambio se programen sólo en conexión directa con la aeronave inicial para asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 7 del Memorándum de Consultas del 27 de noviembre de 1972, las Compañías españolas designadas podrán cambiar de aeronaves en los puntos seleccionados en la Ruta 4 a no más de dos aeronaves, siempre y cuando la capacidad total de las aeronaves que operen más allá de dicho punto tengan una relación razonable con la capacidad de la aeronave que opere desde o hasta el territorio de la Parte que haya designado a dicha Compañía aérea, y siempre que las aeronaves que operen más allá del punto de cambio se programen sólo en conexión directa con la aeronave inicial para asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.

En los casos en que los servicios más allá del punto de cambio de calibre se operen mediante acuerdos de reserva de espacio, códigos compartidos, o cualquier otro arreglo de cooperación comercial, la referencia que figura más arriba a "la capacidad de las aeronaves que operen más allá de dicho punto", se referirá a aquella porción de la capacidad de la aeronave que esté siendo puesta a la venta por la Compañía designada.

Si por razón de problemas mecánicos u operativos no previstos, una Compañía aérea designada tiene que operar una aeronave de un tamaño diferente del previsto, en tal caso específico, la Compañía podrá operar el cambio de calibre sin sujetarse a la limitación de la capacidad establecida más arriba.

E) *Código compartido:* Al operar o anunciar los servicios autorizados en las Rutas acordadas, una Compañía aérea designada de cualquiera de las Partes que tenga la correspondiente autorización para prestar dichos servicios podrá, sobre la base de la reciprocidad y con sujeción a los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos, establecer acuerdos de cooperación comercial con otra Compañía aérea que tenga también la autorización apropiada, siempre y cuando dicho acuerdo no incluya el cabotaje o compartir ingresos.»

7. Entrada en vigor. Este Memorándum de Entendimiento será parte integral del Acuerdo, y se aplicará provisionalmente desde el momento de la firma. El Memorándum de Entendimiento entrará en vigor en la fecha en que mediante intercambio de notas diplomáticas se indique que el acuerdo ha sido aprobado por las respectivas partes de conformidad con sus requisitos constitucionales.

En-TESTIMONIO DE LO CUAL los abajo firmantes, habiendo sido debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Memorándum de Entendimiento.

Hecho en Madrid, por duplicado, el 27 de noviembre de 1991, en español y en inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA.
Inocencio Félix Arias Llanas

POR ESTADOS UNIDOS
DE AMERICA.
Joseph Zappala

El presente Memorándum se aplica, provisionalmente, desde el día 27 de noviembre de 1991, fecha de su firma.

Lo que se hace público para conocimiento general.
Madrid, 29 de noviembre de 1991.-El Secretario general Técnico,
Aurelio Pérez Giralda.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

979

CORRECCION de errores del Real Decreto 720/1991, de 22 de abril, por el que se establecen las especificaciones técnicas de los equipos terminales télex.

Advertidos errores en el texto publicado del citado Real Decreto, inserto en el «Boletín Oficial del Estado» número 110, de 8 de mayo de 1991, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En la página 14504, segunda columna, entre el punto 4, «Referencias» y la «Recomendación» S.1, debe incluirse un párrafo que diga:

«En la presente especificación son referenciadas las siguientes Recomendaciones del CCITT, año 1988.»

En la página 14506, primera columna, en el apartado 7.3.10, «Señales de Servicio», en la primera de las combinaciones de A.I.T. número 2 del C.C.I.T.T., entre β y 27, debe incluirse «γ».

980

RESOLUCION de 18 de octubre de 1991, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se desarrollan diversos conceptos de la Resolución de 8 de enero de 1991, por la que se dictan normas relativas a la obtención de títulos y habilitaciones de Piloto civil en España.

La Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 30 de noviembre de 1990, ha procedido a desarrollar la regulación marcada por el Real Decreto 959/1990, en relación con las condiciones