

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

**7532** *Acuerdo sobre servicios aéreos entre el Reino de España y Australia, hecho en Canberra el 24 de junio de 2009.*

#### Índice

##### Preámbulo:

1. Definiciones.
2. Designación, autorización y revocación.
3. Concesión de derechos.
4. Aplicación de las leyes.
5. Seguridad operacional.
6. Protección de la seguridad.
7. Tasas de usuarios.
8. Estadísticas.
9. Derechos aduaneros y otros cargos.
10. Tarifas.
11. Capacidad.
12. Oportunidades comerciales.
13. Servicios intermodales.
14. Competencia.
15. Consultas.
16. Enmiendas al Acuerdo.
17. Solución de controversias.
18. Terminación.
19. Registro ante la OACI.
20. Entrada en vigor.

##### Anexo 1

- Sección 1. Cuadro de rutas.
- Sección 2. Flexibilidad de las operaciones.
- Sección 3. Cambio de calibre de aeronave.

##### Anexo 2:

Procedimiento de mediación.

El Reino de España y Australia (en adelante, «las «Partes»»).

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

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia en el mercado entre las compañías aéreas y animar a las compañías aéreas a desarrollar y prestar servicios innovadores y competitivos;

Deseando garantizar el máximo grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o los bienes, afectan negativamente a la operación del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han convenido en lo siguiente:

## ARTÍCULO 1

### Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, y a menos que en el mismo se declare otra cosa:

- a) por «Autoridades Aeronáuticas» se entenderá, para cada Parte, la autoridad o autoridades notificadas por escrito en cada momento por una Parte a la otra Parte;
- b) por «servicios convenidos» se entenderán los servicios de carga y descarga de tráfico según se define en el apartado 1 c) del artículo 3;
- c) por «Acuerdo» se entenderá el presente Acuerdo, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;
- d) por «transporte aéreo» se entenderá el transporte público en avión de pasajeros, equipaje, carga y correo, de manera separada o conjunta, a cambio de una remuneración o en régimen de alquiler;
- e) por «compañía aérea» o «transportista aéreo» se entenderá toda empresa dedicada al transporte aéreo que comercialice o realice transporte aéreo;
- f) por «capacidad» se entenderá el número de servicios prestados en virtud del Acuerdo, cuantificados normalmente en función del número de vuelos (frecuencias), o de asientos o toneladas de carga que se ofrecen en un mercado (entre dos ciudades o de país a país) o en una ruta, durante un determinado periodo de tiempo, con carácter diario, semanal, por temporadas o anual;
- g) por «Convenio» se entenderá el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluirá:
  - i) cualquier Anexo o cualquier enmienda del mismo adoptado en virtud del artículo 90 del Convenio, siempre que dicho anexo o enmienda esté en vigor para las Partes en un momento determinado; y
  - ii) cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del artículo 94 (a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes;
- h) por «compañía aérea designada» se entenderá toda compañía aérea que preste servicios aéreos internacionales que cada Parte haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas conforme a lo establecido en el Anexo 1 y de conformidad con el artículo 2 (Designación, autorización y revocación) del presente Acuerdo;
- i) por «servicios de asistencia en tierra» se entenderá, aunque no exclusivamente, la asistencia a pasajeros y la gestión de la carga y los equipajes, así como la prestación de instalaciones y/o servicios de catering;
- j) por «OACI» se entenderá la Organización de Aviación Civil Internacional;
- k) por «transporte aéreo intermodal» se entenderá el transporte público en avión y por uno o varios modos de transporte terrestre de pasajeros, equipaje, carga y correo, de forma separada o conjunta, a cambio de remuneración o en régimen de alquiler;
- l) por «transporte aéreo internacional» se entenderá el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo del territorio de más de un Estado;
- m) por «compañía aérea comercializadora» se entenderá cualquier compañía aérea que ofrezca transporte aéreo en una aeronave operada por otra compañía aérea en régimen de código compartido;
- n) por «Estado miembro» se entenderá un Estado miembro de la Comunidad Europea;
- o) por «nacionales de los Estados miembros» se entenderán, en el caso de España, los nacionales de los Estados miembros de la Comunidad Europea;
- p) por «compañía aérea operadora» se entenderá toda compañía que opere una aeronave, de su propiedad o en régimen de alquiler, con el fin de prestar servicios de transporte aéreo;
- q) por «franjitas horarias» se entenderá el permiso para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje o despegue en una fecha y hora determinadas para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto;

r) por «tarifas» se entenderán los precios, tarifas, tasas o cargos que las compañías aéreas, incluidos sus agentes, cobren por el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o mercancías (excepto el correo), en el transporte aéreo internacional, incluida la combinación de pasajes de una misma compañía y de distintas compañías, así como las condiciones que regulan la disponibilidad de dichos precios tarifas, tasas o cargos;

s) los términos «territorio» y «escala para fines no comerciales» tendrán el mismo significado que les dan los artículos 2 y 96 del Convenio; y

t) por «tasas de usuario» se entenderá todo cargo que un proveedor de servicios cobre a las compañías aéreas por la utilización de un aeropuerto y de las instalaciones y servicios de un aeropuerto relacionados con el medio ambiente, la navegación aérea y la protección de la seguridad.

## ARTÍCULO 2

### Designación, autorización y revocación

1. Cada Parte tendrá derecho a designar el número de compañías aéreas que desee para la realización de transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo, así como a retirar o modificar dichas designaciones. Dichas designaciones se comunicarán a la otra Parte en forma escrita por conducto diplomático.

2. Al recibir dicha designación y las solicitudes de las compañías aéreas designadas con arreglo a la forma prescrita para las autorizaciones de explotación y permisos técnicos, cada Parte, con arreglo a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo, deberá conceder, con la mínima demora en los procedimientos, las correspondientes autorizaciones y permisos, siempre que:

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

i) esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y disponga de una licencia de explotación válida de un Estado miembro de conformidad con la legislación comunitaria; y

ii) el Estado miembro responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y

iii) la compañía aérea tenga su centro principal de actividad en el territorio del Estado miembro del que haya recibido la Licencia de Explotación válida; y

iv) la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros, y/o de nacionales de Estados miembros, y/o de la República de Islandia, el Principado de Liechtenstein, el Reino de Noruega y la Confederación Suiza y/o de nacionales de estos Estados.

b) En el caso de las compañías aéreas designadas por Australia:

i) que Australia ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea; y

ii) que ésta tenga su centro principal de actividad en Australia.

3. Cada Parte Contratante podrá denegar, revocar, suspender o limitar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea designada por la otra Parte, cuando:

a) A) en el caso de una compañía aérea designada por el Reino de España:

i) no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea o no sea titular de una licencia de explotación válida otorgada por un Estado miembro con arreglo a la legislación comunitaria; o

ii) cuando el Estado miembro responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía

aérea o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o

iii) cuando la compañía aérea no tenga su centro principal de actividad en el territorio del Estado miembro del que ha recibido su licencia de explotación; o

iv) cuando la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, ni se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros y/o de nacionales de Estados miembros y/o de la República de Islandia, el Principado de Liechtenstein, el Reino de Noruega y la Confederación Suiza y/o de nacionales de esos Estados; o

v) la compañía aérea esté ya autorizada a operar en virtud de un acuerdo bilateral entre Australia y otro Estado miembro y Australia pueda demostrar que, al ejercer derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro, la compañía aérea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico de tercera, cuarta o quinta libertades impuestas mediante ese otro acuerdo; o

vi) cuando la compañía aérea sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre Australia y ese Estado miembro, y Australia pueda demostrar que las compañías aéreas designadas de Australia no tienen un acceso recíproco a los derechos de tráfico necesarios para efectuar la operación propuesta;

B) en el caso de una compañía aérea designada por Australia:

i) cuando Australia no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea; o

ii) cuando ésta no tenga su centro principal de actividad en Australia.

b) cuando dicha compañía aérea no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte que haya otorgado esos derechos, o

c) cuando dicha compañía aérea deje de explotar de otro modo los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, o

d) cuando la otra Parte no cumpla o no aplique las normas sobre seguridad de conformidad con los artículos 5 y 6 del presente Acuerdo.

4. Al ejercer su derecho en virtud del apartado 3, y sin perjuicio de sus derechos en virtud de los subapartados 3 a) v) y vi) del presente artículo, Australia no discriminará entre las compañías aéreas de los Estados miembros por motivos de nacionalidad.

5. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 5 (Seguridad operacional) y 6 (Protección de la seguridad) y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en 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 3

### Concesión de derechos

1. Cada Parte concederá a la otra Parte los siguientes derechos para la realización de transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de la otra Parte:

a) sobrevolar su territorio sin aterrizar;

b) hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;

c) los derechos de las compañías aéreas designadas de prestar servicios en las rutas especificadas en el Anexo 1 y de hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar o desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, denominados en adelante los «servicios convenidos»; y

d) otros derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Se garantizará a las compañías aéreas de cada Parte que no sean compañías aéreas designadas los derechos especificados en los anteriores subapartados 1 a) y b).

3. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a la compañía o compañías aéreas designadas de una Parte derechos de carga y descarga de pasajeros, su equipaje, carga o correo, a cambio de remuneración, entre puntos situados dentro del territorio de la otra Parte.

## ARTÍCULO 4

### Aplicación de las leyes

1. Durante la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, las compañías aéreas de la otra Parte deberán cumplir las leyes, normas y reglamentos de la primera que regulen la explotación y la navegación de aeronaves.

2. Durante la entrada, permanencia y salida del territorio de una Parte, deberán cumplirse sus leyes, reglamentos y normas relativos a la admisión o la salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga y aeronaves (incluidos los reglamentos y normas relativos a la entrada, despacho de aduanas, protección de la aviación, inmigración, pasaportes, información previa sobre los pasajeros, aduanas o cuarentenas o, cuando se trate de correo, la normativa postal), por parte de las compañías aéreas de la otra Parte, en relación con los pasajeros y la tripulación implicados y con respecto a la carga de que se trate.

3. En la aplicación de sus leyes, reglamentos y normas, ninguna de las Partes dará preferencia a sus propias compañías aéreas, ni a cualesquiera otras, sobre una compañía aérea de la otra Parte que preste servicios aéreos internacionales similares.

4. Los pasajeros, equipajes y carga en tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada a tal efecto podrán ser objeto de revisión respecto de los requisitos en materia de protección de la seguridad, control de estupefacientes, inmigración y aduanas, o en otros casos especiales, cuando las leyes y reglamentos de la Parte correspondiente y las circunstancias concretas así lo requieran.

## ARTÍCULO 5

### Seguridad operacional

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte y no caducados serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos con arreglo a los cuales se hubieran expedido o convalidado esos certificados y licencias fueran iguales o superiores a los niveles mínimos que puedan establecerse en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300).

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o los certificados mencionados en el anterior apartado 1 expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o compañía aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos permitieran una diferencia respecto de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y dicha diferencia hubiera sido notificada a la Organización de la Aviación Civil Internacional, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con vistas a aclarar la práctica en cuestión.

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

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

5. Si, después de las citadas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de las materias mencionadas en el apartado 4, normas de seguridad que se ajusten a las establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, deberán notificarse a la otra Parte las conclusiones y las medidas

que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas. La otra Parte tomará las medidas correctoras adecuadas en el plazo que acuerden las Partes.

6. Los apartados 7 a 10 del presente artículo complementan los párrafos 1 a 5 del mismo y las obligaciones de las Partes derivadas del artículo 33 del Convenio.

7. De conformidad con el artículo 16 del Convenio, se acuerda asimismo que toda aeronave explotada por una compañía aérea de una Parte, o en su nombre, en servicio con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte podrá, mientras permanezca en el territorio de esa otra Parte, ser inspeccionada por los representantes autorizados de esa otra Parte, siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada en la explotación de la aeronave. El objeto de dicha inspección es verificar la validez de la documentación pertinente relativa a la aeronave y de las licencias de su tripulación, así como que los equipos y estado de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento con arreglo al Convenio.

8. Cuando sea esencial una actuación inmediata para garantizar la seguridad de una operación aérea, cada Parte se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una compañía o compañías aéreas de la otra Parte.

9. Toda medida tomada por una Parte en virtud del anterior apartado 8 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.

10. En relación con el apartado 5 de este artículo, si la primera Parte llegara a la conclusión de que la segunda Parte persiste en el incumplimiento de las normas correspondientes una vez expirado el plazo acordado, la primera Parte deberá informar de ello al Secretario General de la OACI. Deberá notificarse asimismo al Secretario General la posterior resolución satisfactoria de la situación por la primera Parte.

## ARTÍCULO 6

### Protección de la seguridad

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca 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 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, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario 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, así como de cualquier otro convenio y protocolo en materia de protección de la seguridad de la aviación civil a que se hayan adherido ambas Partes.

2. Las Partes 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 cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI, y designadas como Anexos al Convenio; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro principal de actividad o residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de España, los operadores de aeronaves que estén establecidos en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y sean titulares de una licencia de explotación válida otorgada con arreglo al derecho comunitario, así como los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones en materia de seguridad de la aviación. Cada Parte informará a la otra sobre cualquier diferencia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y las normas sobre protección de la seguridad de la aviación contenidas en los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas con la otra Parte en cualquier momento con el fin de debatir cualesquiera diferencias de este tipo.

4. Podrá exigirse a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado 3 anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Para la salida del territorio de Australia o la permanencia en el mismo, se exigirá a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en Australia. Para la salida del territorio del Reino de España o la permanencia en el mismo, se exigirá a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte 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 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. Cada una de las Partes tendrá derecho, en el plazo de sesenta (60) días a partir de la notificación (o en el plazo más breve que acuerden las autoridades aeronáuticas), a que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de protección de la seguridad que se estén aplicando o vayan a aplicarse por los operadores aéreos respecto de sus vuelos con llegada o salida en el territorio de la primera Parte. Los aspectos administrativos de la realización de dichas evaluaciones se determinarán de mutuo acuerdo por las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora con el fin de garantizar que las evaluaciones se lleven a cabo expeditivamente.

7. Cuando una Parte tenga motivos fundados para creer que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte podrá solicitar la celebración inmediata de consultas. Tales consultas se iniciarán en un plazo de quince (15) días a partir de la recepción de la solicitud por cualquiera de las Partes. El hecho de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes al comienzo de las consultas será motivo para denegar, revocar, suspender o someter a condiciones las autorizaciones de la compañía o compañías aéreas designadas de la otra Parte. Cuando así lo exija una emergencia o para evitar ulteriores incumplimientos de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento. Cualquier medida tomada en virtud del presente apartado cesará en el momento en que la otra Parte cumpla las disposiciones sobre protección de la seguridad contenidas en el presente artículo.

## ARTÍCULO 7

### Tasas de usuario

1. Cada Parte hará todo lo posible por garantizar que las tasas de usuario que puedan imponer las autoridades o los organismos competentes de una Parte a las compañías aéreas designadas de la otra Parte sean justas y razonables, no discriminen indebidamente y estén repartidas equitativamente entre las distintas categorías de usuarios.

2. Las tasas mencionadas en el apartado anterior podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras la amortización. Las instalaciones y servicios por los que se cobren tasas se proveerán de manera eficiente y económica. Para que las mencionadas tasas no se consideren discriminatorias, no podrán aplicarse a las compañías aéreas extranjeras en una cuantía superior a la impuesta a las propias compañías aéreas de una Parte que exploten servicios internacionales similares.

3. Las Partes favorecerán el intercambio de toda la información necesaria entre las autoridades competentes respecto de la aplicación de las tasas y las compañías aéreas

para que se pueda determinar si las tasas son razonables y si están justificadas y repartidas equitativamente de conformidad con los apartados 1 y 2 del presente artículo.

4. En caso de que se introduzcan nuevas tasas o se modifiquen las ya existentes, cada Parte favorecerá, siempre que sea posible, los contactos entre las autoridades competentes y las compañías aéreas designadas que utilicen las instalaciones y servicios a través de los representantes de dichas compañías. Toda propuesta de nuevas tasas o de modificación de las ya existentes deberá notificarse a los usuarios con suficiente antelación para que éstos puedan expresar su opinión antes de que se introduzcan las nuevas tasas o se efectúen dichas modificaciones.

## ARTÍCULO 8

### Estadísticas

Podrá solicitarse a las compañías aéreas de cualquiera de las Partes que faciliten a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, a petición de éstas, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado en los servicios convenidos con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte. Cualquier dato estadístico adicional relacionado con el tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes soliciten a las compañías aéreas designadas de la otra Parte será objeto de conversaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes, a petición de cualquiera de ellas.

## ARTÍCULO 9

### Derechos aduaneros y otros gravámenes

1. Las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes estarán exentas de todo tipo de restricción a la importación, derechos aduaneros, impuestos especiales y otros derechos y exacciones similares impuestos por las autoridades nacionales. Los componentes, el equipo habitual de las aeronaves y otros objetos destinados o utilizados únicamente en la operación o la reparación, mantenimiento y revisión de dichas aeronaves estarán exentos de igual manera, siempre que dichos equipos y objetos se utilicen a bordo de la aeronave y sean reexportados.

2. a) Los siguientes artículos, siempre que, en cada caso, se utilicen a bordo de la aeronave en relación con la realización o el mantenimiento de transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de que se trate, estarán exentos de todo tipo de restricciones a la importación, derechos aduaneros, impuestos especiales y otros derechos y exacciones similares impuestos por las autoridades nacionales, tanto si son introducidos por una compañía aérea de una Parte en el territorio de la otra Parte como si se proporcionan a una compañía aérea de una Parte en el territorio de la otra Parte:

i) las provisiones de a bordo de la aeronave (incluidos, aunque no exclusivamente, la comida, bebida y los productos destinados a su venta a los pasajeros o consumo por los mismos durante el vuelo);

ii) el combustible, los lubricantes (incluidos los fluidos hidráulicos) y las existencias de consumibles de tipo técnico;

iii) las piezas de recambio, incluidos los motores, introducidas en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de la otra Parte;

b) Las exenciones a que se hace referencia en los anteriores subapartados i), ii) y iii) se concederán de conformidad con el procedimiento establecido en la reglamentación vigente.

c) Estas exenciones se aplicarán incluso cuando los artículos vayan a ser utilizados en cualquier parte de un viaje realizada sobre el territorio de la otra Parte en que hayan sido cargadas a bordo.

3. Las exenciones previstas en el presente artículo no serán extensivas a las tasas basadas en el coste de los servicios prestados a las compañías aéreas de una Parte en el territorio de la otra Parte.

4. El equipo habitual de las aeronaves, así como las piezas de repuesto (incluidos los motores), las provisiones de combustible, los aceites lubricantes (incluidos los fluidos hidráulicos) y los lubricantes y otros artículos mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo, mantenidos a bordo de las aeronaves operadas por las compañías aéreas designadas de una Parte, únicamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. Las provisiones de las aeronaves destinadas al consumo durante los servicios de la compañía aérea podrán descargarse en cualquier caso. Podrá exigirse que los equipos y suministros mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo queden bajo la supervisión o control de las autoridades correspondientes hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la legislación y los procedimientos aduaneros de esa Parte.

5. Las exenciones previstas en el presente artículo serán asimismo de aplicación en las situaciones en que la compañía o compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado acuerdos con otra u otras compañías aéreas relativos al préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo, siempre que la otra compañía o compañías aéreas se beneficien de las mismas exenciones otorgadas por esa otra Parte.

## ARTÍCULO 10

### Tarifas

1. Lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo complementará las disposiciones del apartado 3 del presente artículo.

2. Las tarifas que apliquen los transportistas aéreos designados por Australia al transporte que se realice exclusivamente dentro de la Comunidad Europea se regirán por la legislación de la Comunidad Europea.

3. Cada Parte Contratante permitirá que cada compañía aérea designada fije sus propias tarifas para el transporte de tráfico.

## ARTÍCULO 11

### Capacidad

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte disfrutarán de igualdad de oportunidades para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo.

2. En la explotación de los servicios convenidos, la capacidad que vayan a ofrecer las compañías aéreas designadas de cada Parte se decidirá mutuamente entre las Autoridades Aeronáuticas respectivas.

3. Los horarios establecidos para la explotación de los servicios convenidos se notificarán, si así se exige, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte al menos treinta y cinco (35) días antes del comienzo de dicha explotación o en el plazo más breve que decidan las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte.

## ARTÍCULO 12

### Oportunidades comerciales

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte tendrán los siguientes derechos en el territorio de la otra Parte:

- a) el derecho a establecer oficinas y representantes, incluidas oficinas fuera de línea, para la promoción, venta y gestión del transporte aéreo; y
- b) el derecho a dedicarse a la venta y comercialización de transporte aéreo a cualquier persona, directamente y, a su discreción, a través de sus agentes o intermediarios, utilizando sus propios documentos de transporte; y

c) el derecho a recurrir a los servicios y al personal de cualquier organización, sociedad o compañía aérea que opere en el territorio de la otra Parte y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de esa Parte.

2. De conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y trabajo, las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte a su propio personal de gestión, comercial, técnico, de operaciones y cualesquiera otros especialistas que la compañía aérea considere razonablemente necesarios para la realización del transporte aéreo. De conformidad con tales leyes y reglamentos, cada Parte deberá conceder, con un mínimo de demora, las necesarias autorizaciones de trabajo, visados u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el presente apartado.

3. Las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a vender servicios de transporte aéreo y toda persona tendrá libertad para adquirir dichos servicios en moneda local o en otra moneda libremente convertible. Cada compañía aérea tendrá libertad para convertir sus fondos a cualquier moneda libremente convertible y para transferirlos desde el territorio de la otra Parte, a su discreción. Con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales de la otra Parte, se permitirá la conversión y la transferencia de los fondos obtenidos en el curso normal de las operaciones, a los tipos de cambio de mercado para pagos vigentes en el momento de presentación de las solicitudes de conversión o transferencia, y éstas no estarán sujetas a ningún cargo a excepción de las comisiones normales cobradas respecto de tales transacciones.

4. Las compañías aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho, a su discreción, a abonar los gastos locales que realicen en el territorio de la otra Parte, incluida la adquisición de carburante, en la moneda local o, siempre que así lo permitan los reglamentos locales en materia de divisas, en otras monedas libremente convertibles.

5. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para prestarlos. Cuando los reglamentos aplicables a la prestación de servicios de asistencia en tierra en el territorio de una Parte impidan o limiten ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, cada compañía aérea designada recibirá un tratamiento no discriminatorio en cuanto al acceso a la autoasistencia o a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios agentes.

6. Con sujeción a las leyes y reglamentos aplicables, se permitirá a las compañías aéreas designadas de cada Parte la realización de transporte aéreo internacional utilizando aeronaves (o aeronaves y tripulación) alquiladas a cualquier compañía, incluidas otras compañías aéreas, siempre que la aeronave y la tripulación con que se preste el servicio cumplan las normas y requisitos aplicables en materia de explotación y seguridad.

7. En relación con la asignación de franjas horarias a las compañías aéreas en los aeropuertos nacionales, cada Parte garantizará que las mismas se asignen a las compañías aéreas de la otra Parte de forma transparente, neutral y no discriminatoria en comparación con el resto de compañías aéreas, incluidas las compañías aéreas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en las leyes y reglamentos en vigor en el territorio de cada Parte y, en el caso del Reino de España, de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea.

## ARTÍCULO 13

### Servicios intermodales

Se permitirá a las compañías aéreas designadas de cada Parte emplear, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie con origen o destino en cualesquiera puntos de los territorios de las Partes o de terceros países. Las compañías aéreas podrán optar por realizar ellas mismas su propio transporte de superficie u ofrecerlo a través de acuerdos, incluidos los de código compartido, con otros transportistas de superficie. Estos servicios intermodales podrán ofrecerse como servicio directo a un

único precio que incluya el transporte aéreo y terrestre combinados, siempre que se informe a los pasajeros y transportistas sobre los agentes que vayan a prestar el servicio.

## ARTÍCULO 14

### Competencia

1. La actividad de las compañías aéreas designadas dentro de la jurisdicción de las respectivas Partes se regirá por la legislación en materia de competencia de cada una de las Partes, modificada oportunamente. Cuando así lo permita dicha legislación, una Parte o su autoridad en materia de competencia podrá, no obstante, eximir unilateralmente a los acuerdos comerciales entre compañías aéreas de la aplicación de su legislación interna en materia de competencia. Esto no obligará a ninguna de las Partes ni a su autoridad competente a conceder una exención recíproca.

2. Sin limitar la aplicación de la legislación en materia de competencia y defensa de los consumidores por cualquiera de las Partes, si las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes consideran que las compañías aéreas de cualquiera de ellas están siendo objeto de discriminación o de prácticas desleales en el territorio de una de las Partes, podrán comunicarlo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Las consultas entre las autoridades aeronáuticas se celebrarán lo antes posible después de esa comunicación, a menos que la primera Parte compruebe que la cuestión se ha resuelto mientras tanto.

3. Al celebrar las consultas mencionadas en el presente artículo, las Partes:

- a) coordinarán sus acciones con las autoridades correspondientes;
- b) estudiarán medios alternativos con los que también podrían alcanzarse los objetivos de una intervención conforme con la legislación general en materia de competencia y defensa de los consumidores; y
- c) tomarán en consideración los puntos de vista de la otra Parte y las obligaciones de ésta en virtud de otros acuerdos internacionales.

4. No obstante lo dispuesto en los anteriores apartados 1 a 3, el presente artículo no impide la acción unilateral por parte de las compañías aéreas o de las autoridades en materia de competencia de cada una de las Partes.

## ARTÍCULO 15

### Consultas

1. Cada una de las Partes podrá solicitar consultas, en cualquier momento, en relación con la ejecución, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 2 (Designación, autorización y revocación), 5 (Seguridad operacional) y 6 (Protección de la seguridad), tales consultas podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia y se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que se decida otra cosa de mutuo acuerdo.

## ARTÍCULO 16

### Enmiendas al Acuerdo

1. El presente Acuerdo podrá enmendarse o revisarse mediante acuerdo por escrito entre las Partes.

2. Toda enmienda o revisión entrará en vigor cuando las Partes se hayan notificado mutuamente, en forma escrita, el cumplimiento de sus correspondientes requisitos para la entrada en vigor de una enmienda o revisión.

3. En caso de que entrara en vigor para ambas Partes un convenio multilateral sobre transporte aéreo, se considerará que el presente Acuerdo queda enmendado en la medida necesaria para que se ajuste a lo dispuesto en dicho convenio.

## ARTÍCULO 17

### Solución de controversias

1. Toda controversia entre las Partes relativa a la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo, a excepción de cualquier controversia relativa a la aplicación de las leyes nacionales en materia de competencia, que no pueda solucionarse mediante consultas o negociaciones o, cuando así se haya acordado, por mediación con arreglo al Anexo 2, deberá someterse, a petición de cualquiera de las Partes, a un tribunal de arbitraje.

2. Dentro de un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba de la otra Parte una nota por conducto diplomático solicitando el arbitraje de la controversia por un tribunal, cada una de las Partes designará a un árbitro. Dentro de un plazo de treinta (30) días a contar desde la designación del último árbitro, los dos árbitros designarán a un Presidente, que será nacional de un tercer Estado. Si dentro del plazo de 30 días desde que una de las Partes haya nombrado a su árbitro, la otra Parte no ha nombrado al suyo o, si dentro de los treinta (30) días siguientes a la designación del segundo árbitro, ambos árbitros no han alcanzado un acuerdo sobre la designación del presidente, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. Si el Presidente del Consejo fuera nacional de alguna de las Partes, dicha designación correrá a cargo del Vicepresidente de mayor antigüedad que no esté excluido por el mismo motivo.

3. Salvo que las Partes o el tribunal determinen otra cosa, cada Parte presentará un memorando dentro de un plazo de treinta (30) días a partir de la plena constitución del tribunal. Deberá contestarse a los mismos en un plazo de treinta (30) días. El tribunal celebrará una vista a petición de cualquiera de las Partes, o a su discreción, en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha límite para la presentación de las contestaciones.

4. El tribunal procurará emitir un laudo en forma escrita en un plazo de treinta (30) días a partir de la celebración de la vista o, en caso de que no haya vista, a partir de la fecha en que se hayan presentado las dos contestaciones. El laudo se aprobará por mayoría de votos.

5. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración del laudo en un plazo de quince (15) días desde su recepción y la correspondiente aclaración se emitirá en un plazo de quince (15) días a partir de la solicitud.

6. El laudo del tribunal arbitral será definitivo y vinculante para las partes en la controversia.

7. Los gastos derivados del arbitraje en virtud del presente artículo se sufragarán a partes iguales entre las Partes.

8. En caso de que cualquiera de las Partes incumpla un laudo dictado de conformidad con el apartado 6 del presente artículo y mientras se mantenga dicho incumplimiento, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios concedidos en virtud del presente Acuerdo a la Parte incumplidora.

## ARTÍCULO 18

### Denuncia

1. Cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte en cualquier momento su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El Acuerdo se extinguirá en la medianoche (hora local del lugar de recepción de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior a la fecha en que se cumpla el primer aniversario de la recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que dicha notificación se retire de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo.

2. Si la otra Parte no acusa recibo de dicha notificación de denuncia, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acusó recibo de la misma.

## ARTÍCULO 19

**Registro ante la OACI**

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

## ARTÍCULO 20

**Entrada en vigor**

El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento en que las Partes se hayan notificado mutuamente por escrito el cumplimiento de sus respectivas formalidades para su entrada en vigor.

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

Hecho en Canberra, el 24 de junio de 2009 en español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA,

POR AUSTRALIA,

D.<sup>a</sup> Cristina Garmendia Mendizábal,  
Ministra de Ciencia e Innovación

D. Anthony Albanese,  
Ministro de Infraestructuras, Transporte,  
Desarrollo Regional y Gobierno Local

**ANEXO 1**

## SECCIÓN 1

**Cuadro de rutas**

Las compañías aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a realizar transporte aéreo internacional entre puntos de las siguientes rutas:

Ruta para las compañías aéreas designadas de España:

Puntos en allá España	Puntos intermedios	Puntos en Australia	Puntos más
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Ruta para las compañías aéreas designadas de Australia:

Puntos en allá España	Puntos intermedios	Puntos en España	Puntos más
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Notas:

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en cualquiera de las rutas arriba indicadas, a su elección, en la totalidad

o en parte de sus servicios, siempre que los servicios comiencen o terminen en un punto situado en el territorio de la Parte que haya designado a dichas compañías aéreas.

2. Los derechos de tráfico que podrán ejercer las compañías aéreas designadas en los puntos arriba indicados se determinarán de común acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas.

## SECCIÓN 2

### Flexibilidad de las operaciones

1. Con sujeción a la Sección 1 del presente Anexo, las compañías aéreas designadas de cada Parte podrán, en alguno o en todos los servicios y a elección de cada una de ellas:

- a) realizar servicios en una o en ambas direcciones;
- b) combinar diferentes números de vuelo en una operación de una aeronave;
- c) transferir el tráfico de una aeronave a cualquier otra aeronave en cualquier punto de la ruta,

sin limitación geográfica ni en cuanto a la dirección y sin pérdida de derecho alguno a transportar tráfico permitido en virtud del presente Acuerdo.

2. a) Las compañías aéreas designadas de cada Parte, al explotar u ofrecer transporte aéreo internacional, tendrán derecho a establecer acuerdos de código compartido, espacio bloqueado u otros acuerdos de cooperación en materia de comercialización, como compañía aérea comercializadora y/o explotadora, con cualquier otra compañía aérea, incluidas las de la misma Parte o de terceras partes, en la totalidad o en parte de su ruta según el Anexo 1. De conformidad con la letra b) del apartado 2 de la presente sección, las compañías aéreas que participen en dichos acuerdos deberán poseer la autorización o autorizaciones pertinentes para realizar transporte aéreo internacional en las rutas o segmentos de ruta de que se trate.

b) La autoridad aeronáutica de una Parte no podrá denegar el permiso de código compartido para que una compañía aérea de la otra Parte comercialice servicios de código compartido en vuelos explotados por compañías aéreas de terceras partes sobre la base de que la primera Parte no ha otorgado a las compañías aéreas afectadas de la tercera parte el derecho a transportar tráfico con el código de la compañía aérea comercializadora.

c) A menos que las autoridades aeronáuticas de las Partes determinen de común acuerdo otra cosa, el volumen de capacidad o las frecuencias de servicio que las compañías aéreas de cada Parte podrán ofrecer y vender, cuando actúen en régimen de código compartido como compañía aérea comercializadora, no estarán sujetos a limitaciones en virtud del presente Acuerdo.

d) Las compañías aéreas de cada Parte podrán comercializar servicios de código compartido en vuelos nacionales explotados en el territorio de la otra Parte siempre que dichos servicios formen parte de un viaje internacional.

e) Las compañías aéreas de cada Parte, cuando ofrezcan transporte aéreo internacional para su venta, deberán dejar claro al comprador en el punto de venta qué compañía aérea va a ser la compañía aérea de explotación en cada sector del viaje y con qué compañía o compañías aéreas está entablando el comprador una relación contractual, y asimismo deberán cumplir los requisitos reglamentarios normalmente aplicados en estas operaciones por las Partes, tales como seguridad y responsabilidad.

## SECCIÓN 3

### Cambio de calibre

Toda compañía aérea tendrá derecho a realizar transporte aéreo internacional, incluso en virtud de acuerdos de código compartido con otras compañías aéreas, sin limitación alguna por lo que se refiere a cambios en cualquier punto o puntos de la ruta, o en el tipo, tamaño o número de las aeronaves explotadas, en cualquier sector o sectores de las rutas indicadas en la sección 1 del presente Anexo.

## ANEXO 2

### Procedimiento de mediación

1. Las reglas que se establecen en el presente Anexo serán de aplicación cuando las Partes, en busca de un arreglo amistoso de sus controversias, hayan convenido en someter la controversia a la mediación. Las Partes en la controversia podrán convenir en eliminar, completar o modificar en cualquier momento alguna de las normas contenidas en el presente Anexo.

La Parte que inicie el procedimiento de mediación enviará a la otra Parte una invitación por escrito a someterse a mediación con arreglo al presente Anexo. La mediación comenzará tras la recepción, por la Parte que haya iniciado el procedimiento, de una notificación escrita de la otra Parte aceptando el ofrecimiento de recurrir a la mediación.

2. Habrá un mediador a menos que las Partes acuerden que haya dos o tres mediadores. En el caso de que haya más de un mediador éstos deberán actuar, como norma, de forma conjunta.

Las Partes en la controversia tratarán de acordar que la designación del único mediador o de los mediadores se realice con preferencia de entre los expertos en aviación con la formación necesaria que figuran en la lista elaborada por la OACI. La designación de los mediadores deberá llevarse a cabo dentro de los veintiún (21) días siguientes a la recepción de la notificación a la que se hace referencia en el apartado 1. Si las Partes no llegaran a un acuerdo sobre la designación del mediador o mediadores en el mencionado plazo, la Parte que haya iniciado la mediación podrá dar por terminado el procedimiento de mediación mediante una notificación dirigida a la otra Parte o solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que efectúe las designaciones.

3. El mediador oír a las Partes, examinará sus reivindicaciones y hará propuestas a las Partes con vistas a alcanzar un arreglo amistoso. El mediador podrá sugerir a las Partes determinadas medidas que puedan facilitar el arreglo amistoso de la controversia.

4. Las Partes colaborarán de buena fe con el mediador y, en particular, se esforzarán por cumplir las solicitudes del mediador de aportar material escrito y pruebas y asistir a las reuniones.

5. Los gastos que origine la mediación se sufragarán a partes iguales por las Partes en la controversia.

6. El presente mecanismo se entiende sin perjuicio del uso continuado del procedimiento de consultas, de la posterior utilización del arbitraje o de la terminación con arreglo al artículo 18.

7. El procedimiento de mediación finalizará cuando se llegue a un acuerdo o cuando una Parte en la controversia dé por terminada la mediación mediante notificación escrita dirigida a la otra Parte.

El presente Acuerdo entró en vigor el 5 de abril de 2011, en el momento en que las Partes se notificaron mutuamente por escrito el cumplimiento de sus respectivas formalidades, según se establece en su artículo 20.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 12 de abril de 2011.–La Secretaria General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Rosa Antonia Martínez Frutos.