

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

12133 *Acuerdo sobre servicios aéreos entre el Reino de España y la República de Uzbekistán, hecho en Madrid el 14 de noviembre de 2017.*

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE UZBEKISTÁN

ÍNDICE

Preámbulo

- ARTÍCULO 1. DEFINICIONES.
- ARTÍCULO 2. CONCESIÓN DE DERECHOS.
- ARTÍCULO 3. DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS Y AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN.
- ARTÍCULO 4. REVOCACIONES.
- ARTÍCULO 5. APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS.
- ARTÍCULO 6. RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS.
- ARTÍCULO 7. SEGURIDAD OPERACIONAL.
- ARTÍCULO 8. SEGURIDAD.
- ARTÍCULO 9. TASAS AEROPORTUARIAS.
- ARTÍCULO 10. EXENCIONES.
- ARTÍCULO 11. RÉGIMEN FISCAL.
- ARTÍCULO 12. CAPACIDAD.
- ARTÍCULO 13. TARIFAS.
- ARTÍCULO 14. OPORTUNIDADES COMERCIALES.
- ARTÍCULO 15. ESTADÍSTICAS.
- ARTÍCULO 16. CONSULTAS.
- ARTÍCULO 17. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.
- ARTÍCULO 18. REGISTRO ANTE LA OACI.
- ARTÍCULO 19. MODIFICACIONES.
- ARTÍCULO 20. CONVENIOS MULTILATERALES.
- ARTÍCULO 21. DENUNCIA.
- ARTÍCULO 22. ENTRADA EN VIGOR.

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE UZBEKISTÁN

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

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

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

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

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

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

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

a) Por Convenio se entenderá el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluido cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) Por autoridades aeronáuticas se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y, por lo que se refiere a la República de Uzbekistán, la Inspección Estatal de la República de Uzbekistán para la Supervisión de la Seguridad Aérea, o, en ambos casos, las personas o instituciones debidamente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con el presente Acuerdo que ejerzan dichas Autoridades;

c) Por compañía aérea designada se entenderá una compañía aérea que preste servicios aéreos internacionales que cada Parte Contratante haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el artículo 3 del mismo;

d) Las expresiones territorio, servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales tendrán el mismo significado que les dan los artículos 2 y 96 del Convenio;

e) Por Acuerdo se entenderá el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;

f) Por rutas especificadas se entenderán las rutas establecidas o que se establezcan en el Anexo al presente Acuerdo;

g) Por servicios convenidos se entenderán los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden explotarse en las rutas especificadas;

h) Por tarifa se entenderán los precios que hayan de abonarse para el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías (excepto el correo), incluido cualquier beneficio adicional significativo concedido o proporcionado junto con dicho transporte, así como la comisión que se ha de abonar en relación con la venta de billetes y con las transacciones correspondientes para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de la comisión correspondiente;

i) Por nacionales se entenderá, en el caso del Reino de España, los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea, y en el caso de la República de Uzbekistán, los nacionales de la República de Uzbekistán.

j) Por Tratados de la UE se entenderán el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

ARTÍCULO 2

Concesión de derechos

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

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

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

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

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3

Designación de compañías aéreas y autorización de explotación

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar mediante notificación por escrito a la otra Parte Contratante, por vía diplomática, una o más compañías aéreas, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra una compañía aérea previamente designada. Las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes determinarán el número de compañías aéreas designadas.

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

3. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestren que están en condiciones de cumplir los requisitos establecidos en la legislación normal y razonablemente aplicada por dichas autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el apartado 2 del presente artículo requerirá:

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

4.1.1 Que la compañía aérea esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo a los Tratados de la Unión Europea y disponga de una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y

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

4.2 Cuando se trate de una compañía aérea designada por la República de Uzbekistán:

4.2.1 Que esté establecida en el territorio de la República de Uzbekistán y esté en posesión de un Certificado de Operador Aéreo válido expedido por las autoridades aeronáuticas de la misma; y

4.2.2 Que la República de Uzbekistán ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea;

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

ARTÍCULO 4

Revocaciones

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

- a) 1. Cuando se trate de una compañía aérea designada por el Reino de España:
 - i) Que no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo a los Tratados de la Unión Europea o no sea titular de una Licencia de Explotación válida con arreglo a la legislación de la Unión Europea; o
 - ii) Cuando el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo no ejerza o no mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea o cuando la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o
 - iii) Cuando la compañía aérea haya sido previamente autorizada a operar en virtud de un Acuerdo bilateral entre la República de Uzbekistán y otro Estado miembro de la Unión Europea, y la República de Uzbekistán demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo, en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Unión Europea, estaría violando restricciones sobre los derechos de tráfico impuestas por ese otro acuerdo; o
 - iv) Cuando la compañía aérea posea un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro de la Unión Europea y no exista un Acuerdo de Servicios Aéreos bilateral entre la República de Uzbekistán y ese Estado miembro de la Unión Europea, y los derechos de tráfico a ese Estado miembro de la Unión Europea hayan sido denegados a la compañía aérea designada de la República de Uzbekistán.
2. Cuando se trate de una compañía aérea designada por la República de Uzbekistán:
 - i) Que no esté establecida en el territorio de la República de Uzbekistán y no esté en posesión de un Certificado de Operador Aéreo válido expedido por las autoridades aeronáuticas de la misma; y
 - ii) Que la República de Uzbekistán no ejerza o no mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea;
- b) Cuando dicha compañía no cumpla la legislación de la Parte Contratante que haya otorgado esos derechos; o
- c) En cualquier caso en que dicha compañía aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo; o
- d) Cuando la otra Parte Contratante no cumpla o no aplique las normas sobre Seguridad operacional y Seguridad de conformidad con los artículos 7 y 8 del presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 7 y 8 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 1) de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las legislaciones de las Partes Contratantes, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 5

Aplicación de leyes y reglamentos

1. La legislación de cada Parte Contratante por la que se controle la admisión o salida de su propio territorio de las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o relativos a la explotación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

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

ARTÍCULO 6

Reconocimiento de certificados y licencias

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

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

ARTÍCULO 7

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.

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 8

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como

de cualesquiera otros acuerdos multilaterales en esta materia que hayan entrado en vigor para 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. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores de aeronaves que tengan su lugar de actividad principal o sede principal en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio en virtud de los Tratados de la UE y que tengan Licencias de Explotación válidas otorgadas de conformidad con el derecho de la Unión Europea, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que podrá exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la salida o permanencia en el territorio del Reino de España, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en dicho país. Para la salida o permanencia en el territorio del Reino de España, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con el derecho de la Unión Europea y con la normativa española vigente en la materia. 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 suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, de forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

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

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

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

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

ARTÍCULO 9

Tasas aeroportuarias

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

ARTÍCULO 10

Exenciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes, así como sus equipos habituales (los equipos destinados a su utilización durante la operación de la aeronave), suministros de combustible y lubricantes, y provisiones de la aeronave (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de la aeronave estarán exentos, con carácter recíproco y de conformidad con la legislación aplicable, de todas las limitaciones a la importación, impuestos sobre bienes y capitales, derechos aduaneros, impuestos especiales y otros derechos o gravámenes impuestos en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y exacciones, con excepción de las tasas por el servicio prestado:

a) las provisiones a bordo de la aeronave embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;

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

c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante en servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se destinen al consumo durante la parte del vuelo realizada sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado;

d) los billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía aérea, y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por las compañías aéreas designadas; y

e) el equipo necesario para la seguridad de la aviación y la protección que vaya a utilizarse en los aeropuertos y terminales de carga.

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

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

en el presente artículo, siempre que la otra compañía o compañías aéreas disfruten de las mismas exenciones en esa otra Parte Contratante.

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles previstos en virtud de la normativa aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

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

ARTÍCULO 11

Régimen fiscal

Mientras no sea aplicable un Acuerdo entre las Partes Contratantes que regule el régimen fiscal de las compañías aéreas para evitar la doble imposición, cada Parte Contratante eximirá, con carácter recíproco, a las compañías designadas de la otra Parte cuyas sedes de dirección efectiva se encuentren en territorio de dicha Parte de todo impuesto o gravamen sobre los beneficios y los ingresos obtenidos de las operaciones de servicio aéreo, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales legalmente establecidas por cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 12

Capacidad

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

2. Las frecuencias, capacidad y derechos de tráfico que vayan a prestarse por las compañías aéreas de cada Parte Contratante se acordarán mediante conversaciones entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Las compañías aéreas designadas por cada parte Contratante deberán presentar sus cuadros a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, para su aprobación, al menos treinta (30) días antes del comienzo de la operación. Para la aprobación de los cuadros, las compañías aéreas deberán presentar un programa de tráfico que incluirá, en particular, los horarios, la frecuencia de los servicios y los tipos de aeronaves que vayan a utilizarse.

4. Cualquier modificación que se introduzca en un cuadro aprobado en una fecha posterior deberá presentarse asimismo para su aprobación.

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

ARTÍCULO 13

Tarifas

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

2. Sin perjuicio de la legislación aplicable en materia de competencia y protección del usuario vigente en cada una de las Partes Contratantes, ninguna de las Partes Contratantes

tomará medidas unilaterales para impedir que empiece a aplicarse una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente por cualquier compañía aérea designada de la otra Parte Contratante para el transporte aéreo internacional en los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:

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

3. En caso de que las autoridades aeronáuticas consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en las letras 2.a, 2.b, 2.c y 2.d de este artículo, notificarán de forma razonada su disconformidad a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la compañía aérea de que se trate lo antes posible; y podrán solicitar la celebración de consultas, de conformidad con los procedimientos establecidos en virtud del apartado 4 de este artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la celebración de consultas en relación con cualquier tarifa aplicada por una compañía aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional con origen o destino en el territorio de la primera Parte Contratante, incluidas las tarifas que hayan sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas deberán celebrarse no más tarde de treinta (30) días después de la fecha de recepción de la solicitud. Las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonada del asunto. Si se llega a un acuerdo respecto de una tarifa que haya sido objeto de una notificación de disconformidad, las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante se esforzarán todo lo posible para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se alcanzara dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

ARTÍCULO 14

Oportunidades comerciales

1. A las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá, sobre una base de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte Contratante sus oficinas y representantes, así como el personal comercial, técnico y de operaciones 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, sociedad o compañías aéreas que operen en el territorio de la otra Parte Contratante y que estén autorizadas para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a la legislación en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con la misma, cada Parte Contratante deberá tramitar, sobre una base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las autorizaciones de residencia y trabajo, visados, en su caso, u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el apartado 1) del presente artículo.

4. Cuando existan circunstancias especiales que exijan la entrada o permanencia de personal con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, los visados y otros documentos requeridos por la legislación de cada Parte Contratante serán tramitados con prontitud para no retrasar la entrada de dicho personal en el país en cuestión.

5. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar

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

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

7. Las compañías aéreas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir, desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto de los gastos obtenidos en el territorio de venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de agentes, de los 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.

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

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

10. Se permitirá a las compañías aéreas designadas celebrar acuerdos de código compartido según lo especificado en el punto 2 del Anexo.

11. Se permitirá a las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante 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 Contratantes o de terceros países. Las compañías aéreas podrán optar por realizar 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 de superficie combinados, siempre que se informe a pasajeros y transportistas sobre los agentes que vayan a prestar el servicio.

ARTÍCULO 15

Estadísticas

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

ARTÍCULO 16

Consultas

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

ARTÍCULO 17

Solución de controversias

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

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución de la controversia mediante negociaciones, ésta podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros: cada Parte Contratante designará a un árbitro y los dos así nombrados designarán a un tercero. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un nuevo plazo de sesenta (60) días a contar desde la designación del segundo árbitro. Este tercer árbitro será nacional de otro Estado, actuará como Presidente del Tribunal y decidirá el lugar de celebración del arbitraje. Si alguna de las Partes Contratantes no designa a su árbitro dentro del plazo señalado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En este caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

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

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

ARTÍCULO 18

Registro ante la OACI

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

ARTÍCULO 19

Modificaciones

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

2. Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo, podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmado mediante Canje de Notas diplomáticas. Las consultas a estos efectos, que podrán realizarse verbalmente o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO 20

Convenios multilaterales

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

ARTÍCULO 21

Denuncia

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

ARTÍCULO 22

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor el trigésimo (30º) día contado a partir de la fecha de recepción, por vía diplomática, de la última notificación escrita de las Partes Contratantes, por la que se confirme el cumplimiento de los procedimientos gubernamentales internos necesarios 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 por triplicado en Madrid, el 14 de noviembre de 2017 en español, uzbeko e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA,

POR LA REPÚBLICA DE UZBEKISTÁN,

Alfonso María Dastis Quecedo,

Abdulaziz Kamilov,

Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación

Ministro de Asuntos Exteriores

ANEXO I**Al Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Reino de España y la República de Uzbekistán**Punto I. *Cuadro de rutas*

Sección I

Las compañías aéreas designadas por las autoridades aeronáuticas del Reino de España tienen derecho a explotar los siguientes servicios aéreos en las rutas especificadas:

Puntos en el Reino de España	Puntos intermedios	Puntos en la República de Uzbekistán	Puntos más allá
Todos.	Todos.	Todos.	Todos.

Sección II

Las compañías aéreas designadas por las autoridades aeronáuticas de la República de Uzbekistán tienen derecho a explotar los siguientes servicios aéreos en las rutas especificadas:

Puntos en la República de Uzbekistán	Puntos intermedios	Puntos en el Reino de España	Puntos más allá
Todos.	Todos.	Todos.	Todos.

Observaciones:

1. Las compañías aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas mencionadas en las secciones I y II del presente Anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas compañías aéreas.

2. Los puntos en el territorio de España y los puntos en el territorio de Uzbekistán indicados en las secciones I y II, y los puntos intermedios y puntos más allá establecidos en ambas rutas que vayan a ser explotados sin derechos de tráfico de quinta libertad se elegirán libremente y se acordarán por las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante, al menos diez (10) días antes del inicio de los servicios. Los puntos inicialmente seleccionados podrán ser sustituidos de igual manera.

3. No podrán ejercerse derechos de tráfico de quinta libertad entre puntos intermedios o puntos más allá y el territorio de la otra Parte Contratante, a menos que se celebre un acuerdo a tal efecto entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Los puntos intermedios y los puntos más allá establecidos en las rutas mencionadas que vayan a explotarse con derechos de tráfico de quinta libertad por las compañías aéreas designadas se especificarán más adelante mediante un acuerdo entre las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Punto 2. *Cláusula de código compartido*

1. Al explotar u ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán concertar acuerdos comerciales de cooperación tales como los de bloqueo de espacio o código compartido con compañías aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes o con compañías aéreas de terceros países que tengan los derechos correspondientes. Cuando se trate de compañías aéreas de terceros países, el tercer país en cuestión deberá autorizar o permitir acuerdos similares entre las compañías aéreas de la otra Parte Contratante y otras compañías aéreas en los servicios con destino o procedencia en ese tercer país o a través del mismo.

2. Cuando una compañía aérea designada preste servicios en virtud de acuerdos de código compartido, como compañía aérea explotadora, la capacidad explotada se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea.

3. La capacidad ofrecida por una compañía aérea designada en calidad de compañía aérea comercializadora en los servicios explotados por otras compañías aéreas no se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea.

4. Las compañías aéreas comercializadoras no ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios prestados en virtud de acuerdos de código compartido.

5. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán transferir tráfico entre las aeronaves utilizadas en operaciones de código compartido sin restricciones en cuanto al número, tamaño o tipo de aeronaves, siempre que el servicio esté programado como vuelo de conexión directa.

6. Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios que las Partes Contratantes apliquen normalmente a dichas operaciones, como los relativos a la protección e información a los pasajeros, la seguridad, la responsabilidad y cualesquiera otros requisitos que se apliquen generalmente a otras compañías aéreas que realicen tráfico internacional.

7. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante presentarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su estudio y, si procede, su aprobación, los programas y horarios correspondientes a los servicios en cuestión, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el inicio de las operaciones.

El presente Acuerdo entrará en vigor el 23 de agosto de 2018, trigésimo día contado a partir de la fecha de recepción, por vía diplomática, de la última notificación escrita de las Partes Contratantes, por la que se confirmó el cumplimiento de los procedimientos gubernamentales internos necesarios, según se establece en su artículo 22.

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.