



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCIÓN CORTES GENERALES

XV LEGISLATURA

Serie A:

ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

25 de octubre de 2024

Núm. 88

Pág. 1

Autorización de Tratados y Convenios Internacionales

110/000039 (CD) Acuerdo Global de Transporte Aéreo entre los Estados miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental y la Unión Europea y sus Estados miembros, hecho en Bali, Indonesia, el 17 de octubre de 2022, y Declaración que España desea formular.

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha acordado la publicación del asunto de referencia.

(110) Autorización de Convenios Internacionales.

Autor: Gobierno

Acuerdo Global de Transporte Aéreo entre los Estados miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental y la Unión Europea y sus Estados miembros, hecho en Bali, Indonesia, el 17 de octubre de 2022, y Declaración que España desea formular.

Acuerdo:

Encomendar Dictamen a la Comisión de Asuntos Exteriores y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, estableciendo plazo para presentar propuestas, que tendrán la consideración de enmiendas a la totalidad o de enmiendas al articulado conforme al artículo 156 del Reglamento, por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 14 de noviembre de 2024.

En consecuencia se ordena la publicación en la Sección Cortes Generales del BOCG, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado de 19 de diciembre de 1996.

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de octubre de 2024.—P.D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

ACUERDO GLOBAL DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS
DE LA ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL ASIA SUDORIENTAL Y LA UNIÓN EUROPEA
Y SUS ESTADOS MIEMBROS

Los Gobiernos de:

el Estado de Brunéi Darussalam,

el Reino de Camboya,

la República de Indonesia,

la República Democrática Popular de Laos,

Malasia,

la República de la Unión de Myanmar,

la República de Filipinas,

la República de Singapur,

el Reino de Tailandia,

y

la República Socialista de Vietnam,

en calidad de Estados miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) (en lo sucesivo denominados colectivamente «Estados miembros de la ASEAN» e individualmente «Estado miembro de la ASEAN»),

por una parte,

y

el Reino de Bélgica,

la República de Bulgaria,

la República Checa,

el Reino de Dinamarca,

la República Federal de Alemania,

la República de Estonia,

Irlanda,

la República Helénica,

el Reino de España,

la República Francesa,

la República de Croacia,

la República Italiana,

la República de Chipre,

la República de Letonia,

la República de Lituania,
el Gran Ducado de Luxemburgo,
Hungría,
la República de Malta,
el Reino de los Países Bajos,
la República de Austria,
la República de Polonia,
la República Portuguesa,
Rumanía,
la República de Eslovenia,
la República Eslovaca,
la República de Finlandia,
y
el Reino de Suecia,

en calidad de Partes en el Tratado de la Unión Europea y en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo denominados conjuntamente «Tratados de la UE») y de Estados miembros de la Unión Europea (en lo sucesivo denominados colectivamente «Estados miembros de la UE» e individualmente «Estado miembro de la UE»),

y

la Unión Europea, denominada en lo sucesivo «la Unión» o «la UE»,

por otra,

Deseos de promover sus intereses en lo relativo al transporte aéreo como medio de contribuir a unas relaciones políticas y económicas más estrechas entre las dos regiones;

Reconociendo la importancia de una conectividad eficiente del transporte aéreo para fomentar el comercio, el turismo, la inversión y el desarrollo social y económico;

Deseos de mejorar los servicios aéreos y promover un sistema internacional de aviación basado en un entorno equitativo y competitivo, en la no discriminación y en condiciones de competencia equitativas para las compañías aéreas;

Deseos de garantizar el más alto grado de seguridad operacional y seguridad física en el transporte aéreo, y afirmando su profunda preocupación ante los actos o amenazas contra la seguridad física de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de personas y bienes, afectan negativamente al funcionamiento de las aeronaves y minan la confianza de los pasajeros en la seguridad operacional de la aviación civil;

Señalando que los Estados miembros de la ASEAN y los Estados miembros de la UE son partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Decididos a maximizar los beneficios que se pueden obtener de la cooperación en materia de reglamentación;

Reconociendo los importantes beneficios que pueden derivarse de unos servicios aéreos competitivos y unos sectores del transporte aéreo viables;

Deseosos de fomentar unas condiciones de competencia equitativas para las compañías aéreas, reconociendo los beneficios potenciales de una competencia leal y que determinadas subvenciones pueden afectar negativamente a la competencia y poner en peligro los objetivos básicos del presente Acuerdo;

Proponiéndose utilizar como base el marco de los acuerdos y mecanismos en vigor entre las Partes con el objetivo de abrir el acceso a los mercados y maximizar los beneficios para los pasajeros, los expedidores, las compañías aéreas, los aeropuertos y sus empleados, sus comunidades y otros beneficiarios;

Afirmando la importancia de proteger el medio ambiente al desarrollar y aplicar la política internacional de aviación;

Afirmando la necesidad de actuar urgentemente para hacer frente al cambio climático y de que haya una cooperación constante para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación, de manera coherente con los acuerdos multilaterales al respecto, incluidos los instrumentos de la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «OACI»);

Afirmando la importancia de la protección de los intereses de los consumidores, incluida la protección otorgada en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, así como la importancia de alcanzar un nivel alto de protección del consumidor, y reconociendo la necesidad de una cooperación mutua en este ámbito;

Reconociendo que la existencia de más oportunidades comerciales no debe suponer el menoscabo de las normas laborales, ni de las relacionadas con el ámbito laboral, de las Partes, y reafirmando la importancia de tomar en consideración los efectos del presente Acuerdo en los trabajadores, el empleo y las condiciones de trabajo, y los beneficios que se derivan de combinar los importantes beneficios económicos de los mercados abiertos y competitivos con normas laborales exigentes;

Señalando el deseo de explorar formas en las que el sector del transporte aéreo, con miras al desarrollo futuro de este tipo de transporte, pueda acceder con mayor facilidad al capital;

Deseosos de celebrar un acuerdo sobre transporte aéreo, complementario al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Ámbito de aplicación

1. El presente Acuerdo regula la prestación de servicios de transporte aéreo por las compañías aéreas de la Unión desde, en o hasta el territorio de los Estados miembros de la ASEAN, y por las compañías aéreas de los Estados miembros de la ASEAN desde, en o hasta el territorio de la Unión, así como la prestación de determinados servicios relacionados con dichos servicios de transporte aéreo, de conformidad con el presente Acuerdo.

2. Para evitar dudas, el presente Acuerdo no se interpretará en ningún caso en el sentido de que regula la prestación de servicios de transporte aéreo por cualquier compañía aérea de un Estado miembro de la ASEAN desde, en o hasta el territorio de otro Estado miembro de la ASEAN, o la prestación de determinados servicios relacionados con dichos servicios de transporte aéreo.

ARTÍCULO 2

Definiciones

1. A efectos del presente Acuerdo se entenderá por:

a) «Convenio de Chicago»: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, que incluye cualquier anexo adoptado de conformidad

con el artículo 90 de dicho Convenio, así como cualquier enmienda a los anexos o al Convenio con arreglo a los artículos 90 y 94, en la medida en que tales anexos y enmiendas hayan entrado en vigor para las Partes;

b) «Convenio de Montreal»: el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999;

c) «transporte aéreo»: el transporte, a bordo de aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido al público a cambio de una remuneración o por arrendamiento, incluidos los servicios regulares y no regulares;

d) «resolución sobre la nacionalidad»: constatación de que un transportista aéreo que se propone explotar servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo cumple los requisitos del artículo 4 en cuanto a propiedad, control efectivo y centro de actividad principal;

e) «autoridades competentes»: los organismos oficiales o entidades responsables de las funciones reglamentarias y administrativas que incumben a las Partes con arreglo al presente Acuerdo;

f) «autoridad de competencia»: la autoridad o autoridades competentes encargadas de hacer cumplir el Derecho de la competencia de una Parte, incluida, en el caso de la Unión, la Comisión Europea;

g) «Derecho de la competencia»: el Derecho que aborda, dentro de la jurisdicción de una Parte, las siguientes conductas, cuando puedan afectar a los servicios de transporte aéreo desde, en o hasta esa Parte:

i) acuerdos entre compañías aéreas, decisiones de asociaciones de compañías aéreas y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear la competencia,

ii) abusos de posición dominante por parte de una o varias compañías aéreas, o

iii) concentraciones de compañías aéreas que disminuyan sustancialmente la competencia, en particular como resultado del establecimiento o el fortalecimiento de una posición dominante;

h) «sistema informatizado de reserva»: sistema informatizado que contiene información (incluidos horarios de vuelo, plazas disponibles y tarifas) de más de una compañía aérea, con o sin mecanismos para efectuar reservas y expedir billetes, siempre que se ofrezcan a los abonados todos o algunos de estos servicios, incluidos los «sistemas globales de distribución», en la medida en que contengan productos de transporte aéreo;

i) «discriminación»: una diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva;

j) «control efectivo»: una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, conceden la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:

i) el derecho a utilizar total o parcialmente los activos de una empresa,

ii) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa, o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa;

k) «resolución sobre la aptitud»: la constatación de que la compañía aérea que se propone explotar servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo tiene una capacidad financiera satisfactoria y unas competencias de gestión adecuadas para explotar dichos servicios y está dispuesta a cumplir las leyes, reglamentos y requisitos que rigen su explotación;

l) «coste total»: el coste de los servicios prestados, que puede incluir los importes apropiados por coste del capital y depreciación de activos, así como costes de mantenimiento, explotación, gestión y administración;

m) «transporte aéreo internacional»: el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;

n) «transacciones importantes»: el suministro de bienes y servicios de un tamaño tal que repercuta en las oportunidades de competir en condiciones de equidad e igualdad de las compañías aéreas de las Partes;

o) «servicio no regular»: un servicio de transporte aéreo que no es un servicio regular;

p) «Parte»: la Unión y los Estados miembros de la UE, por una parte, o un Estado miembro de la ASEAN, por otra;

q) «Partes»:

i) la Unión y los Estados miembros de la UE, y

ii) los Estados miembros de la ASEAN;

r) «centro de actividad principal»: la sede principal o el domicilio social de una compañía aérea en el territorio de la Parte donde se ejercen las principales funciones financieras y el control operacional, incluida la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de la compañía aérea;

s) «servicios regulares»: una serie de vuelos que presentan las características siguientes:

i) atraviesan el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado,

ii) se llevan a cabo por aeronaves para el transporte de pasajeros, equipaje, correo o carga a cambio de una remuneración o por arrendamiento, de manera que cada vuelo esté abierto a su utilización por el público,

iii) se explotan de modo que aseguren el enlace entre dos o más puntos:

A) ajustándose a unos horarios públicos, o

B) con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente;

t) «autoasistencia»: la situación en la que una compañía aérea se presta directamente a sí misma una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra, sin celebrar con un tercero contrato alguno, de cualquier tipo, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. A efectos de la presente definición, las compañías aéreas no se considerarán terceros entre sí cuando:

i) una tenga una participación mayoritaria en la otra, o

ii) una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada una de ellas;

u) «grave perturbación en la economía de una Parte»: una crisis excepcional, temporal y significativa que afecta a toda la economía de un Estado miembro de la ASEAN o de un Estado miembro de la UE y no solo a una región o un sector económico específicos;

v) «empresa de propiedad estatal»: toda empresa que participa en una actividad comercial cuando:

i) una Parte posee más del 50 % del capital suscrito de la empresa o de los votos vinculados a las acciones emitidas por la empresa, o

ii) una Parte ejerce o tiene la posibilidad de ejercer una influencia decisiva, directa o indirectamente, en virtud de su participación financiera o de las normas o prácticas relativas a su funcionamiento, o de cualquier otro medio pertinente para determinar dicha influencia decisiva sobre la empresa, se presupondrá que existe una influencia decisiva de una Parte cuando esta, directa o indirectamente, pueda nombrar a más de la mitad de los miembros del órgano de administración, dirección o supervisión de la empresa;

w) «escala para fines no comerciales»: el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

x) «subvención»: toda contribución financiera concedida por el gobierno u otro organismo público, con inclusión de:

i) la transferencia directa de fondos, tales como subvenciones, préstamos o aportaciones de capital, la posible transferencia directa de fondos, la asunción de pasivos,

tales como garantías de préstamos, inyecciones de capital, propiedad, protección contra la quiebra o seguros,

ii) la condonación o la falta de cobro de ingresos que de otro modo se percibirían,
iii) el suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructuras generales, o la adquisición de bienes o servicios, o

iv) la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o el hecho de encargar o dar instrucciones a una entidad privada para que lleve a cabo una o varias de las funciones indicadas en el apartado 1, letra x), incisos i), ii) y iii), del presente artículo que normalmente incumbirían al gobierno u otro organismo público, sin que la práctica difiera en realidad de las que siguen normalmente los gobiernos,

limitada a una entidad, a un sector o a un grupo de entidades o sectores, dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante y que confiera un beneficio a las compañías aéreas. No se considerará que una intervención financiera hecha por la administración pública u otro organismo público confiere un beneficio si un operador privado en una economía de mercado guiado únicamente por las perspectivas de rentabilidad y en la misma situación que el organismo público en cuestión hubiera hecho la misma intervención financiera;

y) «tarifa»: cualquier precio, tasa o cargo aplicados al transporte aéreo (incluido cualquier otro modo de transporte en relación con él) de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo), que cobran las compañías aéreas, incluidos sus agentes, así como las condiciones que rigen la disponibilidad de dichos precios, tasas o cargos;

z) «territorio»: en el caso de los Estados miembros de la ASEAN, el territorio terrestre, las aguas interiores, las aguas archipelágicas, el mar territorial, el fondo marino y su subsuelo, así como el espacio aéreo sobre ellos; y en el caso de la Unión, el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial a los que se aplican los Tratados de la UE y en las condiciones establecidas en dichos Tratados, así como el fondo marino y su subsuelo, y el espacio aéreo sobre ellos, y

aa) «tasa de usuario»: una tasa aplicada a las compañías aéreas por el suministro de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad física de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones conexos, o una tasa relacionada con el ruido, e incluidas las tasas para hacer frente a problemas locales de calidad del aire en los aeropuertos o sus alrededores. Para evitar dudas, esta definición no incluye los regímenes para abordar las emisiones de la aviación internacional que afectan al clima.

ARTÍCULO 3

Concesión de derechos

Programación de rutas

1. Los Estados miembros de la ASEAN permitirán a las compañías aéreas de la Unión operar en las siguientes rutas:

cualquier punto en la Unión – cualquier punto intermedio – cualquier punto en un Estado miembro de la ASEAN – cualquier punto posterior.

A los efectos de las rutas mencionadas, los puntos intermedios y los puntos posteriores incluirán uno o más puntos en cualquier otro Estado miembro de la ASEAN.

2. La Unión y sus Estados miembros permitirán a las compañías aéreas de los Estados miembros de la ASEAN operar en las siguientes rutas:

cualquier punto en un Estado miembro de la ASEAN – cualquier punto intermedio – cualquier punto en la Unión – cualquier punto posterior.

A los efectos de las rutas mencionadas, los puntos en la Unión incluirán uno o más puntos en cualquier Estado miembro de la UE.

Derechos de tráfico

3. Las Partes se concederán mutuamente los siguientes derechos para el ejercicio de actividades de transporte aéreo internacional por parte de sus respectivas compañías aéreas:

- a) el derecho a sobrevolar el territorio de la Parte otorgante sin aterrizar;
- b) el derecho a efectuar escalas para fines no comerciales en el territorio de la Parte otorgante;
- c) el derecho de las compañías aéreas de un Estado miembro de la ASEAN a realizar transporte aéreo internacional mediante servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga y servicios combinados, entre cualquier punto en dicho Estado miembro de la ASEAN y cualquier punto en la Unión (derechos de tráfico de la tercera y cuarta libertad);
- d) el derecho de las compañías aéreas de la Unión a realizar transporte aéreo internacional mediante servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga y servicios combinados, entre cualquier punto en la Unión y cualquier punto en los Estados miembros de la ASEAN (derechos de tráfico de la tercera y cuarta libertad);
- e) el derecho de las compañías aéreas de un Estado miembro de la ASEAN a realizar transporte aéreo internacional mediante servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga y servicios combinados, entre cualquier punto en un Estado miembro de la UE y cualquier punto en otro Estado miembro de la UE o cualquier punto en un tercer país, como parte de un servicio con su origen o destino en ese Estado miembro de la ASEAN (derechos de tráfico de la quinta libertad), sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del presente artículo;
- f) el derecho de las compañías aéreas de la Unión a realizar transporte aéreo internacional mediante servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga y servicios combinados entre cualquier punto en un Estado miembro de la ASEAN y cualquier punto de otro Estado miembro de la ASEAN o cualquier punto en un tercer país, como parte de un servicio con su origen o destino en la Unión (derechos de tráfico de la quinta libertad), sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5 del presente artículo, y
- g) otros derechos especificados en el presente Acuerdo.

4. Por lo que respecta a los servicios de pasajeros y combinados, los derechos concedidos en virtud del apartado 3, letra e), del presente artículo estarán sujetos, para cada Estado miembro de la ASEAN, a todas las condiciones siguientes:

- a) podrán efectuarse un máximo de siete (7) vuelos semanales con salida desde, o llegada hasta, cada Estado miembro de la UE en cada sentido inmediatamente después de la entrada en vigor del presente Acuerdo;
- b) podrán efectuarse un máximo de siete (7) vuelos semanales adicionales con salida desde, o llegada hasta, cada Estado miembro de la UE en cada sentido después de dos (2) años, y
- c) los vuelos efectuados con arreglo al apartado 4, letra b), del presente artículo no podrán explotar rutas entre un Estado miembro de la UE y un tercer país que ya estén siendo explotadas por una compañía aérea de la Unión. A efectos del presente apartado, se considerará que una ruta es explotada por una compañía aérea de la Unión cuando dicha compañía opere esa ruta mediante servicios regulares con sus propias aeronaves, con aeronaves arrendadas con o sin tripulación o, en el caso de los servicios sin escalas, mediante código compartido.

5. Por lo que respecta a los servicios de pasajeros y combinados, los derechos concedidos en virtud del apartado 3, letra f), del presente artículo estarán sujetos, para cada Estado miembro de la UE, a todas las condiciones siguientes:

- a) podrán efectuarse un máximo de siete (7) vuelos semanales con salida desde, o llegada hasta, cada Estado miembro de la ASEAN en cada sentido inmediatamente después de la entrada en vigor del presente Acuerdo;

b) podrán efectuarse un máximo de siete (7) vuelos semanales adicionales con salida desde, o llegada hasta, cada Estado miembro de la ASEAN en cada sentido después de dos (2) años, y

c) los vuelos efectuados con arreglo al apartado 5, letra b), del presente artículo no podrán explotar rutas entre un Estado miembro de la ASEAN y un tercer país que ya estén siendo explotadas por una compañía aérea de ese Estado miembro de la ASEAN. A efectos del presente apartado, se considerará que una ruta es explotada por una compañía aérea de un Estado miembro de la ASEAN cuando dicha compañía opere dicha ruta mediante servicios regulares con sus propias aeronaves, con aeronaves arrendadas con o sin tripulación o, en el caso de los servicios sin escalas, mediante código compartido.

Flexibilidad de explotación

6. Las compañías aéreas de cada Parte podrán, en todos sus vuelos o en cualquiera de ellos, y a su discreción, en las rutas que se especifican en los apartados 1 y 2 del presente artículo:

- a) realizar vuelos en cualquiera de los sentidos, o en ambos;
- b) combinar distintos números de vuelo en una misma operación de una aeronave;
- c) prestar servicio a puntos intermedios y posteriores, así como a puntos situados en los territorios de las Partes, en cualquier combinación y orden, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo;
- d) abstenerse de realizar escalas en cualquier punto o puntos;
- e) transferir tráfico entre cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto (cambio de capacidad operacional);
- f) llevar tráfico de escala en cualquier punto, dentro o fuera del territorio de las Partes;
- g) llevar tráfico de tránsito a través del territorio de otra Parte;
- h) combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico, y
- i) prestar servicio a más de un punto, en el mismo Estado miembro de la UE o Estado miembro de la ASEAN, en el mismo servicio (coterminación).

7. La flexibilidad de explotación prevista en el apartado 6 del presente artículo podrá ejercerse sin limitación direccional o geográfica, siempre que:

- a) los servicios de las compañías aéreas de un Estado miembro de la ASEAN presten servicio a un punto situado en dicho Estado miembro de la ASEAN, y
- b) los servicios de las compañías aéreas de la Unión presten servicio a un punto de la Unión.

8. Ambas Partes permitirán que cada compañía aérea determine la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que desee ofrecer sobre la base de consideraciones comerciales. En consonancia con este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la periodicidad de los servicios, el encaminamiento, el origen o el destino del tráfico, ni el tipo o tipos de aeronaves utilizadas por las compañías aéreas de la otra Parte, salvo por motivos aduaneros, técnicos, de explotación, de seguridad operacional de la gestión del tráfico aéreo o de protección ambiental o sanitaria, o salvo que se disponga otra cosa en el presente Acuerdo.

9. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá entenderse en el sentido de que confiera cualquiera de los siguientes derechos:

- a) por lo que respecta a los Estados miembros de la ASEAN, el derecho de sus compañías aéreas a admitir a bordo, en cualquier Estado miembro de la UE, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en ese mismo Estado miembro de la UE a cambio de una remuneración o por arrendamiento, y

b) por lo que respecta a la Unión, el derecho de sus compañías aéreas a admitir a bordo, en cualquier Estado miembro de la ASEAN, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en ese mismo Estado miembro de la ASEAN a cambio de una remuneración o por arrendamiento.

ARTÍCULO 4

Autorizaciones de explotación y permisos técnicos

1. Cuando una Parte reciba una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea de otra Parte, concederá las autorizaciones de explotación y los permisos técnicos correspondientes con la mínima demora administrativa, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) en el caso de una compañía aérea de un Estado miembro de la ASEAN:

i) la compañía aérea tiene su centro de actividad principal en ese Estado miembro de la ASEAN y está en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de ese mismo Estado miembro de la ASEAN,

ii) el Estado miembro de la ASEAN que expidió su certificado de operador aéreo ejerce y mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, y la autoridad competente está claramente identificada, y

iii) la compañía aérea es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, y se encuentra efectivamente bajo el control de ese Estado miembro de la ASEAN, de sus nacionales o de ambos;

b) en el caso de una compañía aérea de la Unión:

i) la compañía aérea está establecida en el territorio de la Unión y está en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión,

ii) el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del certificado de operador aéreo ejerce y mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, y la autoridad competente está claramente identificada, y

iii) la compañía aérea es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, y se encuentra efectivamente bajo el control de uno o más Estados miembros de la UE, de otros Estados que sean parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de Suiza, de nacionales de tales Estados, o de una combinación de ellos;

c) se cumple lo dispuesto en los artículos 15 y 16, y

d) la compañía aérea cumple las condiciones establecidas en las disposiciones legales y reglamentarias que la Parte responsable de examinar la solicitud aplica normalmente a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional.

2. A efectos del presente artículo y del artículo 5, la prueba de un control reglamentario efectivo de una compañía aérea incluye lo siguiente:

a) la compañía aérea en cuestión es titular de una licencia o permiso de explotación válido expedido por la autoridad competente de la Parte interesada y cumple los criterios de la Parte que expida la licencia o permiso para la explotación de servicios aéreos internacionales, y

b) esa Parte tiene y mantiene programas de supervisión de la seguridad operacional y la seguridad física, de conformidad con las normas de la OACI, destinados a esa compañía aérea.

3. Cuando una Parte conceda las autorizaciones de explotación y los permisos técnicos, otorgará un trato no discriminatorio a todas las compañías aéreas de otra Parte.

4. Cuando una Parte reciba una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea de otra Parte, reconocerá toda resolución sobre la aptitud o la nacionalidad dictada por esa otra Parte con respecto a la compañía aérea en cuestión de igual manera que si la resolución hubiera sido dictada por sus propias autoridades competentes y sin llevar a cabo más indagaciones al respecto, salvo por lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2. Para evitar dudas, el presente apartado no se aplicará al reconocimiento de las resoluciones realizadas en relación con los certificados o licencias de seguridad operacional, medidas de seguridad física o cobertura de seguros.

ARTÍCULO 5

Denegación, revocación, suspensión o limitación de autorizaciones de explotación o permisos técnicos

1. Una Parte podrá denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea de otra Parte, o denegar, suspender, limitar o imponer condiciones de otra manera a las actividades de una compañía aérea de esa otra Parte en los siguientes casos:

- a) en el caso de una compañía aérea de un Estado miembro de la ASEAN:
 - i) la compañía aérea no tiene su centro de actividad principal en un Estado miembro de la ASEAN o no está en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de ese mismo Estado miembro de la ASEAN, o
 - ii) el Estado miembro de la ASEAN que expidió su certificado de operador aéreo no ejerce o no mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad competente no está claramente identificada, o
 - iii) la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no se encuentra efectivamente bajo el control de ese Estado miembro de la ASEAN, de sus nacionales o de ambos;
- b) en el caso de una compañía aérea de la Unión:
 - i) la compañía aérea no está establecida en el territorio de la Unión o no está en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión, o
 - ii) el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce o no mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad competente no está claramente identificada, o
 - iii) la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no se encuentra efectivamente bajo el control de uno o más Estados miembros de la UE, de otros Estados que sean parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de Suiza, de nacionales de tales Estados o de una combinación de ellos, o
- c) la compañía aérea ha incumplido las disposiciones legales y reglamentarias mencionadas en el artículo 7.

2. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que una compañía aérea de otra Parte se encuentra en alguna de las situaciones establecidas en el apartado 1 del presente artículo, dicha Parte podrá solicitar consultas con esa otra Parte.

3. Estas consultas se iniciarán lo antes posible, y, a más tardar, en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud de consultas. Si no se consiguiera lograr un acuerdo satisfactorio en un plazo de treinta (30) días, u otro plazo acordado, a partir de la fecha de inicio de las consultas, o no se consiguiera adoptar las medidas correctoras acordadas, se considerará que existen motivos suficientes para que la Parte que solicitó las consultas tome medidas para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o permisos técnicos de la compañía aérea en cuestión, o denegar, suspender, limitar o imponer condiciones de otra manera a

las actividades de la compañía aérea en cuestión, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 4 y 7.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo, en el caso contemplado en el apartado 1, letra c), del presente artículo, una Parte podrá adoptar medidas inmediatas o urgentes cuando sea necesario por una emergencia o para evitar nuevos incumplimientos. Para evitar dudas, únicamente se considerará que existen nuevos incumplimientos cuando la cuestión del incumplimiento ya se haya planteado entre las autoridades competentes de las Partes de que se trate.

5. El presente artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a denegar, revocar, suspender, imponer condiciones o limitar la autorización de explotación o el permiso técnico de una o varias compañías aéreas de otra Parte, ni denegar, suspender, limitar o imponer condiciones de otra manera a las actividades de una o varias compañías aéreas de otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 8, 15, 16 o 25.

ARTÍCULO 6

Liberalización de la propiedad y el control

Las Partes reconocen los beneficios que puede conllevar la liberalización progresiva de la propiedad y del control de sus respectivas compañías aéreas. Las Partes podrán explorar en el Comité Mixto mencionado en el artículo 23, en un momento oportuno, la liberalización recíproca de la propiedad y del control de las compañías aéreas. Posteriormente, el Comité Mixto podrá proponer modificaciones del presente Acuerdo de conformidad con el artículo 23, apartado 4, letra f), y el artículo 28.

ARTÍCULO 7

Cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias

1. Al entrar o salir del territorio de otra Parte, o mientras permanezcan en él, las compañías aéreas de una Parte estarán sujetas a las disposiciones legales y reglamentarias en materia de entrada, permanencia y salida de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional.

2. Al entrar o salir del territorio de otra Parte, o mientras permanezcan en él, los pasajeros, la tripulación, el equipaje, la carga o el correo de las compañías aéreas de una Parte, o quienquiera que actúe en su nombre, estarán sujetos a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en dicho territorio en materia de entrada, permanencia y salida (incluida la reglamentación sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o, en el caso del correo, la normativa postal).

3. Cada Parte permitirá en su territorio a las compañías aéreas de otra Parte adoptar medidas para garantizar que solo se transporta a personas en posesión de los documentos de viaje exigidos para la entrada en su territorio o el tránsito por él.

ARTÍCULO 8

Competencia leal

1. Las Partes convienen en que su objetivo conjunto es disponer de un entorno justo y competitivo en el que las compañías aéreas de las Partes disfruten de oportunidades justas y equitativas para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo.

2. Para alcanzar el objetivo mencionado en el apartado 1 del presente artículo, las Partes:

- a) adoptarán o mantendrán el Derecho de la competencia;
- b) establecerán o mantendrán una autoridad de competencia independiente desde el punto de vista operativo dotada de todos los poderes y recursos necesarios, que hará

cumplir efectivamente el Derecho de la competencia de la Parte. Las decisiones de la autoridad de competencia podrán ser objeto de recurso y revisión por un órgano jurisdiccional de dicha Parte;

c) eliminarán, dentro de sus respectivas jurisdicciones, todas las formas de discriminación o prácticas desleales que pueda afectar negativamente a la posibilidad de que las compañías aéreas de otra Parte compitan en igualdad de condiciones por la prestación de servicios de transporte aéreo. Para evitar dudas, nada de lo dispuesto en el apartado 2, letra c), del presente artículo incluirá la conducta descrita en el artículo 2, apartado 1, letra g), y

d) no concederán ni mantendrán subvenciones a ninguna compañía aérea si dichas subvenciones afectaran negativamente a la posibilidad de que las compañías aéreas de otra Parte compitan en igualdad de condiciones por la prestación de servicios de transporte aéreo.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, letra d), del presente artículo, podrán concederse:

a) ayudas a compañías aéreas insolventes o en dificultades, siempre que:

i) estas ayudas estén supeditadas a un plan de reestructuración creíble basado en supuestos realistas con el fin de que la compañía aérea en dificultades vuelva en un plazo razonable a la viabilidad a largo plazo, y

ii) la compañía aérea en cuestión, sus inversores o accionistas contribuyan significativamente a los costes de reestructuración;

b) un aporte temporal de liquidez a una compañía aérea en dificultades en forma de préstamos o garantías de préstamos, limitado tan solo a la cantidad necesaria para mantener en el mercado a la compañía aérea en cuestión durante el tiempo necesario para elaborar un plan de reestructuración o de liquidación;

c) siempre que se limiten a las cantidades mínimas necesarias para lograr su objetivo y que los efectos en la prestación de servicios de transporte aéreo entre las Partes se reduzcan al mínimo:

i) subvenciones para reparar los perjuicios causados por catástrofes naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional,

ii) subvenciones para remediar una grave perturbación en la economía de una de las Partes,

iii) subvenciones a las compañías aéreas encargadas de la gestión de obligaciones de servicio público claramente definidas, necesarias para satisfacer las necesidades esenciales de transporte de la población que no puedan satisfacer por sí solas las fuerzas del mercado, siempre que tales subvenciones se limiten a una remuneración razonable por la prestación de servicios aéreos, y

iv) subvenciones a disposición de todas las compañías aéreas que, de iure o de facto, no se limiten a determinadas compañías aéreas.

4. Las Partes se asegurarán de que cada una de sus compañías aéreas que presten servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo publique o elabore, y proporcione previa solicitud, un informe financiero anual acompañado de un estado financiero que sean objeto de una auditoría independiente, de conformidad con las normas reconocidas internacionalmente en materia de contabilidad y divulgación de información financiera de las empresas, como las Normas Internacionales de Información Financiera. En cualquier caso, las subvenciones se identificarán por separado en el informe financiero.

5. En lo que respecta específicamente al transporte aéreo, cada una de las Partes garantizará que las transacciones importantes entre sus compañías aéreas y los proveedores de bienes y servicios que sean empresas de propiedad estatal (en cualquier

forma) de esa Parte se basen en condiciones comerciales equivalentes a las que prevalecen en las transacciones en condiciones de independencia mutua.

6. Cada Parte, facilitará a la otra Parte que así lo requiera, en un plazo de treinta (30) días o en un plazo acordado, la información pertinente que pueda solicitarse razonablemente para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo. Podrá incluir información adicional relativa a las subvenciones y a los elementos mencionados en los apartados 4 y 5 del presente artículo. Si así se solicita, dicha información será tratada de forma confidencial por la Parte que la reciba.

7. Si una o varias Partes (en lo sucesivo denominadas colectivamente «la Parte iniciadora» a efectos del presente artículo) consideran que las oportunidades justas y equitativas de sus compañías aéreas para competir se ven afectadas negativamente por:

- a) discriminación o prácticas desleales prohibidas en virtud del apartado 2, letra c), del presente artículo;
- b) una subvención prohibida en virtud del apartado 2, letra d), del presente artículo, distinta de las enumeradas en el apartado 3 del presente artículo, o
- c) incumplimiento de la obligación de facilitar la información solicitada en virtud del apartado 6 del presente artículo,

podrá proceder de conformidad con los apartados 8 a 10 del presente artículo.

8. La Parte iniciadora presentará una solicitud de consultas por escrito a la Parte o Partes de que se trate (en lo sucesivo denominadas colectivamente «la Parte requerida» a efectos del presente artículo). Las consultas se iniciarán en un período de treinta (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que dichas Partes acuerden otra cosa.

9. Si la Parte iniciadora y la Parte requerida no llegan a un acuerdo sobre el asunto en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud de consultas, la Parte iniciadora podrá adoptar medidas contra todas o algunas de las compañías aéreas de la Parte requerida que hayan participado en la conducta impugnada o que se hayan beneficiado de la discriminación, las prácticas desleales o las subvenciones en cuestión.

10. Las medidas adoptadas en virtud del apartado 9 del presente artículo serán adecuadas, proporcionadas y limitadas en su alcance y duración a lo estrictamente necesario para mitigar el perjuicio sufrido por las compañías aéreas de la Parte iniciadora y eliminar la ventaja indebida obtenida por las compañías aéreas de la Parte requerida.

11. Cuando las cuestiones relativas al presente artículo se sometan al procedimiento de solución de diferencias establecido en el artículo 25:

- a) no obstante lo dispuesto en el artículo 25, apartados 2 y 3, la diferencia podrá remitirse inmediatamente a una persona u organismo para que adopte una decisión, o someterse a arbitraje, y
- b) los plazos establecidos en el artículo 25, apartados 10, 11 y 12, se reducirán a la mitad.

12. Lo dispuesto en el presente Acuerdo en modo alguno restringirá, pondrá en peligro o interferirá en la autoridad o facultades de las autoridades de competencia de las Partes ni de los órganos jurisdiccionales que examinen las decisiones de dichas autoridades. Toda medida que adopte la Parte iniciadora con arreglo al apartado 9 del presente artículo se entenderá sin perjuicio de las medidas que puedan adoptar dichas autoridades y órganos jurisdiccionales, incluidas las de la Parte iniciadora. Las acciones y medidas de las autoridades de competencia de las Partes y de los órganos jurisdiccionales que revisen las decisiones de dichas autoridades quedarán excluidas del mecanismo de solución de diferencias establecido en el artículo 25.

ARTÍCULO 9

Actividad empresarial

1. Las Partes coinciden en que los obstáculos a la actividad empresarial a que se enfrentan sus compañías aéreas podrían menoscabar los beneficios que se espera obtener con el presente Acuerdo. Las Partes convienen en cooperar para eliminar tales obstáculos cuando puedan obstaculizar las operaciones comerciales, crear distorsiones de la competencia o afectar a la igualdad de oportunidades para competir.

2. El Comité Mixto supervisará los progresos realizados para abordar eficazmente los obstáculos a la actividad empresarial a que se enfrentan las compañías aéreas de las Partes.

ARTÍCULO 10

Operaciones comerciales

1. Las Partes se conceden mutuamente los derechos establecidos en los apartados 2 a 17 del presente artículo. Las compañías aéreas de las Partes no estarán obligadas a mantener un socio local a efectos del presente artículo.

Representantes de las compañías aéreas

2. Las compañías aéreas de cada Parte estarán autorizadas a establecer libremente oficinas e instalaciones en el territorio de otra Parte, en la medida de lo posible y sin discriminación, para prestar servicios en virtud del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de la normativa sobre seguridad operacional y seguridad física, cuando dichas instalaciones estén situadas en un aeropuerto, podrán estar sujetas a limitaciones por motivos de disponibilidad de espacio.

4. Se permitirá a las compañías aéreas de cada Parte introducir y mantener en el territorio de otra Parte, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de esta última en materia de entrada, residencia y empleo, el personal de gestión y ventas, así como el personal técnico, operativo y de otras especialidades, que sea necesario para la prestación de los servicios de transporte aéreo. Las Partes tramitarán con prontitud la concesión de permisos de trabajo, cuando sea necesario, para el personal empleado en las sucursales mencionadas en el presente apartado, incluido el personal que desempeñe determinadas funciones temporales, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes que sean de aplicación.

Asistencia en tierra

5.

a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5, letra b), del presente artículo, las compañías aéreas de cada Parte, en relación con la asistencia en tierra en el territorio de otra Parte, estarán autorizadas a:

- i) realizar su propia asistencia en tierra (autoasistencia), o
- ii) seleccionar entre proveedores competidores, cuando estos presten servicios de asistencia en tierra total o parcialmente, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de la Parte de que se trate.

b) El apartado 5, letra a), del presente artículo estará sujeto a consideraciones de seguridad operacional, seguridad física y limitaciones físicas u operativas. Si tales consideraciones restringen, impiden o excluyen la autoasistencia y no hay una competencia efectiva entre proveedores de servicios de asistencia en tierra, la Parte de que se trate velará por que estos servicios se ofrezcan a todas las compañías aéreas en condiciones equitativas y adecuadas y que los precios de los servicios se determinen de conformidad con criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Asignación de franjas horarias en los aeropuertos

6. Cada Parte velará por que su normativa, directrices y procedimientos para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de su territorio se apliquen de forma transparente, efectiva, no discriminatoria y oportuna.

Planes operativos, programas y horarios

7. Las Partes podrán requerir que se facilite a sus autoridades competentes la notificación de los planes operativos, los programas o los horarios correspondientes a los servicios aéreos explotados en virtud del presente Acuerdo únicamente con fines informativos. Si una Parte requiere dicha notificación, minimizará la carga administrativa asociada con los requisitos y procedimientos de su notificación que soportan los intermediarios en el sector del transporte aéreo y las compañías aéreas de otra Parte.

Ventas, gastos locales y transferencia de fondos

8. Las compañías aéreas de cada Parte podrán participar en la venta de servicios de transporte aéreo y servicios conexos, tanto propios como de cualquier otra compañía aérea, en el territorio de otra Parte. Una compañía aérea podrá hacerlo, si lo considera oportuno, directamente o a través de sus agentes de ventas, otros intermediarios designados por la compañía aérea o por internet o cualquier otro canal disponible. La venta y la compra de dichos servicios de transporte y servicios conexos se autorizarán en la moneda del territorio de la venta o compra, o en monedas de libre convertibilidad.

9. Las compañías aéreas de cada Parte estarán autorizadas a pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible en el territorio de otra Parte, en moneda local o, a su discreción, en monedas de libre convertibilidad al tipo de cambio del mercado.

10.

a) Se permitirá a las compañías aéreas de cada Parte, previa solicitud, convertir los ingresos locales a monedas de libre convertibilidad y transferirlos en cualquier momento, de cualquier modo, desde el territorio de otra Parte al país de su elección. La conversión y la transferencia se autorizarán sin demora, sin restricciones y sin aplicar ningún régimen de tributación, al tipo de cambio de mercado aplicable a las transacciones y transferencias corrientes vigentes en la fecha en que una compañía aérea presente la solicitud inicial de transferencia de fondos, y no estarán sujetas al pago de tasa alguna, excepto las que los bancos suelen cobrar por realizar este tipo de conversiones y transferencias.

b) Cuando, en circunstancias excepcionales, los movimientos de capitales y los pagos, incluidas las transferencias, causen o amenacen con causar graves dificultades para el funcionamiento de la economía de una Parte, dicha Parte podrá adoptar medidas que restrinjan los derechos establecidos en el apartado 10, letra a), del presente artículo, siempre que dichas medidas sean temporales y estrictamente necesarias para hacer frente a tales dificultades. Dichas medidas no constituirán un medio de discriminación arbitraria o injustificada con respecto a las compañías aéreas de las demás Partes en comparación con las compañías de cualquier otro país.

Acuerdos de cooperación comercial

11. En el marco de la explotación o la prestación de servicios de transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas de cada Parte celebrar acuerdos de cooperación comercial, en materias tales como la reserva de capacidad o el código compartido, con:

- a) cualquier compañía o compañías aéreas de las Partes;
- b) cualquier compañía o compañías aéreas de un tercer país, y
- c) cualquier proveedor de transporte de superficie (terrestre o marítimo) de cualquier país,

siempre y cuando: i) la compañía que explota el servicio disponga de los derechos de tráfico adecuados, ii) la compañía que comercializa el servicio disponga de los derechos de ruta necesarios, y iii) los acuerdos cumplan las disposiciones que se aplican normalmente a tales acuerdos.

12. Al explotar o mantener servicios de transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo A, se permitirá a las compañías aéreas de cada Parte celebrar acuerdos de cooperación comercial, como acuerdos de reserva de capacidad o de código compartido, con una compañía aérea que opere un tramo nacional, siempre que:

- a) el tramo nacional forme parte de un viaje internacional, y
- b) los acuerdos cumplan los requisitos que se apliquen normalmente a tales acuerdos.

A efectos del presente apartado, se entenderá por «tramo nacional» una ruta dentro del territorio de un Estado miembro de la UE, cuando la compañía aérea operadora sea una compañía de la Unión Europea, y una ruta dentro del territorio de dicho Estado miembro de la ASEAN, cuando la compañía operadora del tramo nacional sea una compañía de un Estado miembro de la ASEAN.

13. En lo que respecta a la venta de transporte aéreo de pasajeros que se efectúe en el marco de acuerdos de cooperación comercial, el comprador será informado en el punto de venta o, en todo caso, en el momento de la facturación, o antes del embarque cuando se trate de un vuelo de conexión para el que no se requiera facturación, de la identidad de los proveedores de transporte que prestarán las distintas partes del servicio.

Servicios intermodales

14. En relación con el transporte de pasajeros, los proveedores de transporte de superficie no estarán sujetos a las disposiciones legales o reglamentarias que regulan el transporte aéreo por el solo hecho de que la compañía aérea ofrezca en su propio nombre dicho transporte de superficie.

15. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los proveedores indirectos de servicios de transporte de carga de cada Parte utilizar sin restricciones, en el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para la carga con destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de las Partes o en terceros países, incluido el transporte con destino u origen en cualquier aeropuerto con instalaciones aduaneras, así como, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o por aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las compañías aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie si lo desean o bien concertar acuerdos con otros proveedores de servicios de transporte de superficie, incluso si dicho transporte de superficie es explotado por otras compañías aéreas o por proveedores indirectos de servicios de transporte aéreo de carga. Los servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre y cuando ello no induzca a los expedidores a error en cuanto a las características del transporte.

Arrendamiento

16. Se permitirá a las compañías aéreas de cada Parte prestar servicios de transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo mediante la utilización de:

- a) aeronaves arrendadas sin tripulación a cualquier arrendador;
- b) aeronaves arrendadas con tripulación a otras compañías aéreas de la misma Parte que la compañía aérea arrendataria, o
- c) aeronaves arrendadas con tripulación a compañías aéreas de un país distinto del de la compañía aérea arrendataria, siempre que el arrendamiento esté justificado por necesidades excepcionales, necesidades de capacidad estacionales o dificultades

operativas del arrendatario, y que no exceda de la duración estrictamente necesaria para satisfacer esas necesidades o superar esas dificultades.

17. Las Partes de que se trate podrán exigir que los acuerdos de arrendamiento sean aprobados por sus autoridades competentes a efectos de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el apartado 16 y los requisitos de seguridad operacional y seguridad física aplicables. Sin embargo, cuando una Parte exija tal aprobación, procurará agilizar los procedimientos de aprobación y minimizar la carga administrativa de las compañías aéreas afectadas. Para evitar dudas, lo dispuesto en el presente apartado y en el apartado 16 se entenderá sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias de una Parte en lo que respecta al arrendamiento de aeronaves por las compañías aéreas de dicha Parte.

ARTÍCULO 11

Derechos de aduana y otros gravámenes

1. A su llegada al territorio de otra Parte, las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas de una Parte, así como su equipo habitual, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, equipo de tierra, piezas de recambio (incluidos motores), suministros para la aeronave (incluidos alimentos, bebidas y alcohol, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por estos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros objetos destinados a la explotación o el mantenimiento de las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional, o utilizados exclusivamente a esos efectos, estarán exentos, en condiciones de reciprocidad, en la medida de lo posible en virtud de las respectivas disposiciones legales y reglamentarias nacionales de las Partes, y siempre y cuando tales equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave, de toda restricción a la importación, impuesto sobre la propiedad y el capital, derecho de aduana, impuesto especial, tasa de inspección, impuesto sobre el valor añadido u otro impuesto indirecto similar, y gravamen o tasa similar que:

- a) sean impuestas por las autoridades pertinentes de esa otra Parte, y
- b) no se basen en el coste del servicio prestado.

Para evitar dudas, las aeronaves y otras mercancías a que se refiere el presente apartado se considerarán bienes muebles, y nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a la validez y aplicación del artículo 24 del Convenio de Chicago.

2. También quedarán exentos de los impuestos, aranceles, derechos, gravámenes y tasas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, a excepción de los que graven servicios prestados, en la mayor medida posible conforme a las disposiciones legales y reglamentarias nacionales de las Partes y en condiciones de reciprocidad, los elementos siguientes:

a) los suministros introducidos, o entregados y embarcados en el territorio de otra Parte, dentro de límites razonables, para ser usados durante el viaje de salida en aeronaves de una compañía aérea de una Parte utilizadas en el transporte internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio;

b) los equipos de tierra y las piezas de recambio (incluidos los motores) introducidos en el territorio de otra Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de una compañía aérea de una Parte utilizadas en el transporte aéreo internacional, incluso cuando dichos equipos y piezas de repuesto vayan a utilizarse en una parte del viaje que sobrevuele dicho territorio;

c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles introducidos o entregados en el territorio de otra Parte para ser usados en una aeronave de una compañía aérea de una Parte empleada en el transporte aéreo internacional, aun cuando

dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje en el que se sobrevuele el citado territorio, y

d) el material impreso, de conformidad con la legislación aduanera de otra Parte, introducido o entregado en el territorio de esa otra Parte y embarcado para ser usado durante el viaje de salida en aeronaves de una compañía aérea de una Parte dedicadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material impreso se vaya a usar en un segmento del viaje en el que se sobrevuele dicho territorio.

3. Por lo que se refiere a las exenciones establecidas en el presente artículo, las Partes concederán a las compañías aéreas de otra Parte un trato no menos favorable que el que concedan a sus propias compañías aéreas o a las compañías de cualquier tercer país, si este último es más favorable.

4. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá a las Partes aplicar, de manera no discriminatoria, impuestos, derechos, gravámenes o tasas sobre el combustible suministrado en su territorio para el uso en aeronaves de una compañía aérea de otra Parte que opere entre dos puntos de su territorio.

5. El equipo de a bordo normal, así como los materiales, suministros y piezas de recambio que se mencionan en los apartados 1 y 2 del presente artículo, normalmente conservados a bordo de las aeronaves empleadas por una compañía aérea de una Parte, solo podrán descargarse en el territorio de otra Parte con autorización de las autoridades aduaneras de esta. Además, podrá exigirse que estos artículos permanezcan bajo la supervisión o el control de dichas autoridades hasta que sean reexportados o cedidos de cualquier otro modo de conformidad con la normativa aduanera.

6. Las exenciones establecidas en el presente artículo se concederán también cuando las compañías aéreas de una Parte hayan contratado, con otra compañía aérea que disfrute igualmente de tales exenciones de otra Parte, un préstamo o cesión, en el territorio de esta última, de los objetos a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

7. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo impedirá a las Partes aplicar impuestos, derechos, gravámenes o tasas a los bienes vendidos para fines distintos del consumo a bordo por los pasajeros durante un segmento del servicio aéreo situado entre dos puntos de su territorio en que se permita el embarque o desembarque.

8. El equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de una Parte estarán exentos de impuestos, derechos de aduana, tasas y otros gravámenes similares que no se basen en el coste del servicio prestado.

9. Podrá exigirse que el equipo y los suministros mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo permanezcan bajo la vigilancia o el control de las autoridades competentes.

10. Las disposiciones de los respectivos acuerdos en vigor entre Estados miembros de la ASEAN y los Estados miembros de la UE destinados a evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio no se verán afectadas por el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 12

Tasas de usuario

1. Cada Parte velará por que las tasas de usuario impuestas por sus autoridades u organismos competentes en materia de tasas a las compañías aéreas de otra Parte por el uso de la navegación aérea y el control del tráfico aéreo estén relacionadas con los costes, no sean discriminatorias y no sean menos favorables que las condiciones más favorables de que disponga cualquier otra compañía aérea en circunstancias similares en el momento en que se apliquen las tasas.

2. Con excepción de las tasas cobradas con respecto a los servicios descritos en el artículo 10, apartado 5, cada Parte velará por que las tasas de usuario impuestas por sus

autoridades u organismos competentes en materia de tasas a las compañías aéreas de otra Parte por el uso del aeropuerto, la seguridad física de la aviación y las instalaciones y servicios conexos no sean injustamente discriminatorias y se distribuyan equitativamente entre las categorías de usuarios. Dichas tasas no superarán el coste total que representa para las autoridades u organismos competentes en materia de tasas el proporcionar las infraestructuras y servicios aeroportuarios y de seguridad física de la aviación adecuados en el aeropuerto o los aeropuertos en que se aplique un sistema común de tasas. Las tasas podrán, no obstante, comprender un rendimiento razonable de los activos tras la amortización. Las instalaciones y los servicios por los que se cobren tasas a los usuarios se proveerán en condiciones de eficiencia y economía. En cualquier caso, estas tasas que se impongan a las compañías aéreas de otra Parte se calcularán de forma que sus condiciones no resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra compañía aérea en circunstancias análogas en el momento de su aplicación.

3. Cada Parte exigirá a sus autoridades u organismos competentes en materia de tasas que consulten a las compañías aéreas usuarias de los servicios e infraestructuras y que intercambien con ellas la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas de conformidad con los principios enunciados en los apartados 1 y 2 del presente artículo. Cada Parte garantizará que sus autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas informan a las compañías aéreas con suficiente antelación de toda propuesta de modificación de las tasas de usuario para que estas puedan expresar su opinión y formular sus observaciones al respecto antes de que se efectúe la modificación.

ARTÍCULO 13

Tarifas

1. Las Partes permitirán el libre establecimiento de tarifas por parte de las compañías aéreas de las Partes.

2. Las Partes podrán exigir, de forma no discriminatoria, que las compañías aéreas de cualquiera de las Partes notifiquen a sus autoridades competentes, de manera simplificada y únicamente con fines informativos, las tarifas ofrecidas para los servicios con origen en su territorio. Dicha notificación por parte de las compañías aéreas no podrá exigirse antes de la oferta inicial de una tarifa.

ARTÍCULO 14

Estadísticas

1. Cada Parte facilitará a las demás Partes las estadísticas disponibles relativas al transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo que sean razonablemente necesarias, con arreglo a las respectivas disposiciones legales y reglamentarias de las Partes y sobre una base no discriminatoria.

2. Las Partes convienen en cooperar para facilitar el intercambio de información estadística entre ellas con el fin de supervisar el desarrollo del transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 15

Seguridad operacional de la aviación

1. Las Partes reafirman la importancia de mantener una cooperación estrecha en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación. En este contexto, las Partes convienen

en intensificar la cooperación cuando proceda, en particular la facilitación del intercambio de información sobre seguridad operacional, la posible participación en las actividades de supervisión de otras Partes o la realización de actividades conjuntas de supervisión, así como el desarrollo de proyectos e iniciativas conjuntos, también con países que no sean parte en el presente Acuerdo.

2. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados por una Parte y que sigan en vigor serán reconocidos como válidos por otra Parte y sus autoridades de aviación a efectos de la explotación de servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo, a condición de que dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados, como mínimo, en virtud y con observancia de las normas internacionales pertinentes establecidas en el marco del Convenio de Chicago.

3. Cada una de las Partes podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas en relación con las normas de seguridad operacional mantenidas y aplicadas por otra Parte en ámbitos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y su funcionamiento. Estas consultas se celebrarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

4. Si tras las consultas a que se refiere el apartado 3 del presente artículo, la Parte solicitante constata que esa otra Parte no mantiene ni aplica de manera efectiva normas de seguridad operacional en los ámbitos mencionados en el apartado 3 del presente artículo, que sean al menos equivalentes a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio de Chicago, notificará a esa otra Parte tales constataciones y las medidas que se consideren necesarias para que se cumplan las normas mínimas citadas. La no adopción por esa otra Parte de medidas correctoras adecuadas en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de recepción de dicha notificación o de un plazo acordado se considerará motivo suficiente para que la Parte solicitante a que se refiere el apartado 3 del presente artículo deniegue, revoque, suspenda, limite o imponga condiciones a las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de una compañía aérea que esté bajo la supervisión de la seguridad de esa otra Parte, o bien deniegue, revoque, suspenda, limite o imponga condiciones de otro modo a las actividades de una compañía aérea que esté bajo la supervisión de seguridad de esa otra Parte.

5. Cualquier aeronave operada por una compañía aérea de una Parte o en su nombre, mientras se encuentre en el territorio de otra Parte, podrá ser inspeccionada en rampa por las autoridades competentes de esa otra Parte a fin de comprobar la validez de los documentos de la aeronave y de los miembros de su tripulación, así como el estado aparente de la aeronave y de su equipo, siempre que dicho examen no cause un retraso excesivo en la operación de la aeronave.

6. En caso de que, tras una inspección en rampa, una Parte constate que una aeronave o la operación de una aeronave no cumplen las normas mínimas establecidas en el Convenio de Chicago, o que no existe un mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad establecidas conforme al Convenio de Chicago, o si se le deniega el acceso para una inspección en rampa, esa Parte notificará a las autoridades competentes de la otra Parte que sean responsables de la supervisión de la seguridad operacional de la línea aérea que opera esa aeronave tales constataciones y las medidas consideradas necesarias para ajustarse a dichas normas mínimas. La falta de adopción de medidas correctoras adecuadas en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de recepción de dicha notificación o de un plazo acordado, se considerará motivo suficiente para que la primera Parte deniegue, revoque, suspenda, limite o imponga condiciones a las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de la compañía aérea que opere la aeronave, o bien deniegue, revoque, suspenda, limite o imponga condiciones de otro modo a las actividades de la compañía aérea que opere la aeronave.

7. Cada Parte tendrá derecho a adoptar medidas inmediatas, incluido el derecho a revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de una compañía aérea de otra Parte, o bien a suspender o limitar de otra forma las actividades

de esta, si llegara a la conclusión de que tales medidas son necesarias en vista de una amenaza inmediata para la seguridad operacional de la aviación. La Parte que adopte estas medidas informará sin demora a la otra Parte y expondrá las razones de su proceder.

8. Toda medida adoptada por las Partes de conformidad con los apartados 4, 6 y 7 del presente artículo se suspenderá una vez que dejen de darse los motivos que llevaron a su adopción.

ARTÍCULO 16

Seguridad física de la aviación

1. Las Partes reafirman sus obligaciones mutuas en lo referente a la seguridad física de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, y en particular las obligaciones que emanan del Convenio de Chicago, del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del 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, y del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991, en la medida en que las Partes hayan suscrito dichos convenios, así como las obligaciones que emanan de los demás convenios y protocolos relacionados con la seguridad física de la aviación civil que hayan suscrito las Partes.

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para hacer frente a cualquier amenaza contra la seguridad física de la aviación civil, incluida la prevención de actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad operacional de dichas aeronaves y sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza contra la seguridad física de la aviación civil.

3. En sus relaciones mutuas, las Partes actuarán conforme a las normas de seguridad física de la aviación establecidas por la OACI. Exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio sean conformes a dichas normas de seguridad física de la aviación.

4. Las Partes velarán por que se adopten medidas efectivas en su territorio para proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, incluidos el control de los pasajeros y su equipaje de mano, el control del equipaje facturado, la inspección y el control de seguridad de las personas que no sean pasajeros (tripulación incluida) y de los objetos que transporten, la inspección y el control de seguridad de la carga, el correo, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, y el control del acceso a la zona de operaciones y demás zonas restringidas de seguridad. Tales medidas se adaptarán para hacer frente a un agravamiento de la amenaza contra la seguridad física de la aviación civil. Cada Parte acepta que deberán cumplirse las disposiciones sobre seguridad física exigidas por otra Parte en lo relativo a la entrada, la operación o la salida de aeronaves en su territorio.

5. En un marco de pleno reconocimiento y respeto mutuo de su soberanía, una Parte podrá, para hacer frente a una amenaza específica contra su seguridad física, adoptar medidas de seguridad física a la entrada en su territorio, así como medidas de emergencia, que deberá comunicar sin demora a la Parte o Partes de que se trate. Cada Parte responderá favorablemente a toda solicitud de otra Parte respecto de la adopción de medidas razonables de seguridad física especial para hacer frente a una amenaza concreta. Asimismo, la otra Parte que reciba dicha solicitud tendrá en cuenta las medidas de seguridad física ya aplicadas por la primera Parte, así como cualquier punto de vista que esta pueda aportar. Excepto cuando, en casos de emergencia, no resulte razonablemente

posible, cada Parte informará por anticipado a la otra Parte o Partes de que se trate de cualesquiera medidas especiales de seguridad física que pretenda introducir y que podrían tener repercusiones financieras u operativas importantes sobre los servicios de transporte aéreo prestados con arreglo al presente Acuerdo. Cualquiera de las Partes podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para debatir tales medidas de seguridad física, conforme a lo establecido en el artículo 23.

6. No obstante, cada Parte reconoce que ninguna disposición del presente artículo restringe la facultad que tienen otras Partes de denegar la entrada en su territorio a todo vuelo que consideren que plantea una amenaza para su seguridad física.

7. Sin perjuicio de la necesidad de tomar medidas inmediatas para la seguridad física de la aviación, las Partes afirman que cuando una de ellas considere la adopción de medidas de seguridad física, evaluará sus posibles efectos negativos sobre el transporte aéreo internacional y, salvo imperativo legal en contrario, tendrá en cuenta dichos factores a la hora de determinar las medidas necesarias y adecuadas en esta materia.

8. Cuando se produzcan un apoderamiento ilícito de aeronaves civiles (o una amenaza al respecto) u otros actos ilícitos contra la seguridad operacional de las aeronaves, los pasajeros, la tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas a fin de resolver rápidamente y de forma segura el incidente o la amenaza.

9. Las Partes adoptarán todas las medidas que consideren viables para garantizar que una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que esté en tierra dentro de su territorio sea retenida en tierra, salvo que la misión primordial de proteger vidas humanas haga imprescindible su despegue. Siempre que sea posible, estas medidas se adoptarán sobre la base de consultas mutuas con la Parte o Partes de que se trate.

10. Cuando una Parte tenga motivos fundados para creer que otra Parte no ha cumplido lo dispuesto en el presente artículo, la primera Parte podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con esa otra Parte. Estas consultas se iniciarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud. Si no se consiguiera lograr un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días, u otro plazo acordado, a partir de la fecha de inicio de las consultas, se considerará que existen motivos suficientes para que la Parte que solicitó las consultas tome medidas para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o permisos técnicos de las compañías aéreas de esa otra Parte con el objetivo de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo. Cuando así lo exija una emergencia, o para evitar nuevos incumplimientos del presente artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales para denegar, revocar, suspender, imponer condiciones o limitar la autorización de explotación o los permisos técnicos de las compañías aéreas de esa otra Parte para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

11. Cualquier medida adoptada de conformidad con el apartado 10 del presente artículo por la primera Parte a la que se hace referencia en dicho apartado se suspenderá cuando la otra Parte afectada cumpla lo dispuesto en el presente artículo.

ARTÍCULO 17

Gestión del tráfico aéreo

1. Las Partes convienen en cooperar en cuestiones relativas a los servicios de navegación aérea, incluida su supervisión de la seguridad operacional. Acuerdan abordar cualquier cuestión práctica relacionada con el funcionamiento de la gestión del tráfico aéreo, con el objetivo de optimizar la eficiencia global de los vuelos, reducir los costes, reducir al mínimo el impacto ambiental y mejorar la seguridad operacional y la capacidad de los flujos de tránsito aéreo entre los sistemas de gestión del tráfico aéreo existentes de las Partes.

2. Las Partes acuerdan animar a sus autoridades competentes y proveedores de servicios de navegación aérea a que cooperen para garantizar la interoperabilidad entre los sistemas de gestión del tráfico aéreo de las Partes y explorar una mayor integración de los sistemas de las Partes, reducir el impacto medioambiental de la aviación y compartir información cuando proceda.

3. Las Partes acuerdan fomentar la cooperación entre sus proveedores de servicios de navegación aérea para intercambiar datos de vuelo y coordinar los flujos de tráfico a fin de optimizar la eficiencia de vuelo, con vistas a mejorar la previsibilidad, la puntualidad y la continuidad del servicio en el ámbito del tráfico aéreo.

4. Las Partes acuerdan cooperar en sus programas de modernización de la gestión del tráfico aéreo, incluidas las actividades de desarrollo y despliegue, y fomentar la participación cruzada en las actividades de validación y demostración.

ARTÍCULO 18

Medio ambiente

1. Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes se proponen colaborar para detectar los problemas relacionados con el impacto ambiental de la aviación internacional.

2. Las Partes reconocen la importancia de trabajar conjuntamente y con la comunidad mundial para considerar y minimizar los efectos de la aviación en el medio ambiente.

3. Las Partes reiteran la importancia de luchar contra el cambio climático y, con este fin, acuerdan cooperar para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la aviación, tanto a nivel nacional como internacional.

4. Las Partes acuerdan intercambiar información y mantener un diálogo periódico entre expertos a fin de reforzar la cooperación para abordar el impacto medioambiental de la aviación internacional, también en ámbitos como la investigación y el desarrollo, los combustibles de aviación sostenibles, las cuestiones relacionadas con el ruido y otras medidas destinadas a abordar las emisiones de gases de efecto invernadero, teniendo en cuenta sus derechos y obligaciones multilaterales en materia de medio ambiente.

5. Las Partes reconocen la necesidad de adoptar medidas apropiadas para prevenir o afrontar de otro modo el impacto ambiental del transporte aéreo, a condición de que tales medidas sean plenamente coherentes con los derechos y obligaciones que les incumben en virtud del Derecho internacional.

ARTÍCULO 19

Responsabilidad de las compañías aéreas

Las Partes que han ratificado el Convenio de Montreal reafirman sus obligaciones en virtud del Convenio de Montreal. El resto de las Partes se comprometen a ratificar el Convenio de Montreal lo antes posible y a notificarlo al Comité Mixto.

ARTÍCULO 20

Protección de los consumidores

Las Partes acuerdan cooperar para proteger los intereses de los consumidores en el transporte aéreo. El objetivo de esta cooperación será lograr un alto nivel de protección de los consumidores, teniendo en cuenta el interés de todas las partes interesadas y las diferentes características de las Partes. Con este fin, las Partes se consultarán en el seno del Comité Mixto sobre asuntos relativos a los intereses de los consumidores, incluidas las medidas previstas, con el fin de lograr una mayor compatibilidad entre los regímenes respectivos de las Partes, en la medida de lo posible.

ARTÍCULO 21

Sistemas informatizados de reserva

1. A los proveedores de sistemas informatizado de reserva que ejerzan su actividad en el territorio de una Parte se les permitirá introducir, mantener y ofrecer gratuitamente sus sistemas informatizados de reserva a las agencias o empresas de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con los viajes en el territorio de otra Parte, a condición de que dichos sistemas cumplan todos los requisitos normativos aplicables de esta última.

2. Las Partes suprimirán todo requisito actual que pueda restringir el libre acceso de los sistemas informatizados de reserva de una Parte al mercado de otra Parte o limitar de cualquier modo la competencia entre los proveedores de tales sistemas. Asimismo, las Partes se abstendrán de adoptar tales requisitos en el futuro.

3. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se impongan en su territorio a los proveedores de sistemas informatizados de reserva de otra Parte requisitos en materia de dispositivos de visualización que sean diferentes de los impuestos a sus propios proveedores de sistemas informatizados de reserva u otros sistemas informatizados de reserva activos en su mercado. Ninguna de las Partes impedirá la celebración de acuerdos entre proveedores de sistemas informatizados de reserva, sus proveedores y sus suscriptores que faciliten la presentación de información sobre viajes completa y objetiva para los consumidores, o el cumplimiento de los requisitos normativos en materia de presentación neutra.

4. Los propietarios y operadores de sistemas informatizados de reserva de una Parte, sujetos a los requisitos normativos aplicables de otra Parte tendrán las mismas oportunidades de poseer u operar sistemas informatizados de reserva en el territorio de esa otra Parte que los propietarios y operadores de cualquier otro sistema informatizado de reserva activo en el mercado de esa otra Parte.

5. Cuando los sistemas informatizados de reserva estén cubiertos por un acuerdo de libre comercio (contemplado en el artículo V.1, apartado 1, del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios) que haya sido firmado o esté en negociación entre la Unión y un Estado miembro de la ASEAN, los apartados 1 a 4 del presente artículo no se aplicarán a dicho Estado miembro de la ASEAN.

ARTÍCULO 22

Aspectos sociales

1. Las Partes reconocen la importancia de tener en cuenta los efectos del presente Acuerdo para los trabajadores, el empleo y las condiciones de trabajo. Las Partes acuerdan cooperar en asuntos relacionados con el trabajo dentro del ámbito de aplicación del presente Acuerdo, también en lo referente a las repercusiones en el empleo, los derechos fundamentales en el trabajo, las condiciones de trabajo, la protección social y el diálogo social.

2. Las Partes reconocen el derecho de cada Parte a establecer su propio nivel de protección laboral nacional que considere adecuado, y a adoptar o modificar en consecuencia sus legislaciones y políticas en la materia, en consonancia con los principios de normas reconocidas internacionalmente en los convenios internacionales de los que es parte. Las Partes velarán por que los derechos y principios contenidos en sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias no se vean socavados, sino que se apliquen de manera efectiva.

3. Cada Parte seguirá mejorando sus disposiciones legales y reglamentarias y se esforzará por proporcionar y fomentar altos niveles de protección laboral en el sector de la aviación. Las Partes reconocen que la violación de los principios y derechos fundamentales en el trabajo no puede hacerse valer o utilizarse como ventaja comparativa legítima y que las normas laborales no deben emplearse con fines de proteccionismo.

4. Las Partes reafirman su compromiso, de conformidad con sus obligaciones derivadas de su pertenencia a la Organización Internacional del Trabajo (en lo sucesivo, «OIT») y de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada en Ginebra el 18 de junio de 1998, de respetar, promover y hacer realidad dicha Declaración.

5. Las Partes promoverán los objetivos incluidos en el Programa de Trabajo Decente de la OIT y la Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa, adoptada en Ginebra el 10 de junio de 2008.

6. Cada Parte se compromete a hacer todo lo posible por ratificar, en la medida en que aún no lo haya hecho, los convenios fundamentales de la OIT. Las Partes también estudiarán la ratificación y aplicación efectiva de otros convenios de la OIT y normas internacionales en el ámbito social y laboral que son de importancia para el sector de la aviación civil, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales.

7. Cualquiera de las Partes podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para abordar asuntos de índole laboral e intercambiar la información pertinente que considere importante.

ARTÍCULO 23

Comité Mixto

1. Un Comité Mixto compuesto por representantes de las Partes será responsable de supervisar la administración del presente Acuerdo y garantizar su correcta aplicación.

2. El Comité Mixto establecerá y adoptará su reglamento interno.

3. El Comité Mixto se reunirá en función de las necesidades y como mínimo una vez al año. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en cualquier momento la convocatoria de una reunión del Comité Mixto. La reunión se celebrará a la mayor brevedad y, en todo caso, antes de que transcurran dos (2) meses desde la fecha de recepción de la solicitud, salvo que las Partes acuerden otra cosa.

4. A los efectos de la correcta aplicación del presente Acuerdo, el Comité Mixto:

a) intercambiará información, incluida información sobre cambios en las leyes, reglamentos y políticas de las Partes respectivas que puedan afectar a los servicios aéreos, así como información estadística a efectos del seguimiento del desarrollo de los servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo;

b) formulará recomendaciones y adoptará decisiones cuando así lo disponga expresamente el presente Acuerdo;

c) desarrollará la cooperación, también en materia reglamentaria;

d) celebrará consultas sobre cualquier cuestión relativa a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo;

e) celebrará consultas, cuando proceda, sobre cuestiones relacionadas con el transporte aéreo que se traten en el seno de organizaciones internacionales, en las relaciones con terceros países, en convenios o acuerdos multilaterales, también con miras a determinar la conveniencia de adoptar un enfoque común;

f) considerará posibles ámbitos de desarrollo del Acuerdo, incluida la recomendación de modificaciones de este, y

g) decidirá sobre cualquier nueva versión lingüística auténtica del presente Acuerdo en caso de adhesión a este de nuevos Estados miembros de la UE.

5. Las recomendaciones y decisiones se adoptarán por consenso entre la Unión y sus Estados miembros, por una parte, y todos los Estados miembros de la ASEAN actuando conjuntamente, por otra. Las decisiones adoptadas por el Comité Mixto serán vinculantes para las Partes.

ARTÍCULO 24

Ejecución

1. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se entenderá en el sentido de conferir derechos o imponer obligaciones que puedan ser directamente invocados por los nacionales de una Parte ante los órganos jurisdiccionales de cualquier otra Parte.

2. Las Partes adoptarán todas las medidas adecuadas, tanto generales como específicas, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Acuerdo.

3. Las Partes, en su ejercicio de los derechos recogidos en el presente Acuerdo, adoptarán medidas que sean adecuadas y proporcionadas a sus respectivos objetivos.

4. Las Partes se abstendrán de todas aquellas medidas que puedan poner en peligro la consecución de los objetivos del presente Acuerdo.

5. Cada Parte será responsable en su propio territorio de garantizar el cumplimiento adecuado del presente Acuerdo.

6. Cada Parte, sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables de las Partes respectivas, proporcionará a otra Parte toda la información y asistencia necesarias en caso de investigaciones sobre posibles infracciones que esa otra Parte lleve a cabo de conformidad con el presente Acuerdo.

7. El presente Acuerdo no excluirá la posibilidad de que se celebren consultas y conversaciones entre las autoridades competentes de las Partes al margen del Comité Mixto, también en materia de desarrollo del transporte aéreo, seguridad física, seguridad operacional, medio ambiente, políticas sociales, gestión del tráfico aéreo, infraestructuras de aviación, competencia y protección de los consumidores. Las Partes informarán al Comité Mixto de los resultados de las consultas y conversaciones que puedan afectar a la interpretación y la aplicación del presente Acuerdo.

8. Cuando se haga referencia en el presente Acuerdo a la cooperación entre las Partes, estas procurarán hallar un terreno común de acción conjunta para seguir desarrollando el presente Acuerdo o mejorar su funcionamiento en los ámbitos en cuestión, sobre la base del consentimiento mutuo.

ARTÍCULO 25

Solución de diferencias y arbitraje

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5 y 8, las diferencias relativas a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo podrán ser remitidas por una o varias de las Partes al mecanismo de solución de diferencias establecido en el presente artículo.

2. Sin perjuicio de cualquier consulta previa entre las Partes en virtud del presente Acuerdo, cuando una Parte desee recurrir al mecanismo de solución de diferencias establecido en el presente artículo, notificará por escrito a la otra Parte o Partes de que se trate su intención y solicitará una reunión del Comité Mixto para realizar consultas.

3.

a) Si:

i) el Comité Mixto no ha debatido el asunto en un plazo de dos (2) meses a partir de la fecha de recepción de la solicitud a que se refiere el apartado 2 del presente artículo o en la fecha acordada por las Partes, o

ii) la diferencia no se resuelve en el plazo de seis (6) meses a partir de dicha solicitud, la diferencia podrá someterse, de común acuerdo entre las Partes de que se trate, a la decisión de una persona u organismo.

b) Si las Partes de que se trate no llegan a un acuerdo para someter la diferencia a la decisión de una persona u organismo, la diferencia se someterá a arbitraje a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con el presente artículo.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del presente artículo, si una de las Partes ha tomado medidas para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea de otra Parte, o bien deniegue, suspenda, limite o imponga condiciones de otro modo a las actividades de una compañía aérea de esa otra Parte, la diferencia podrá remitirse inmediatamente a una persona u organismo para que adopte una decisión, o podrá someterse a arbitraje. Los respectivos plazos establecidos en los apartados 10, 11 y 12, del presente artículo se reducirán a la mitad.

5. La solicitud de arbitraje será presentada por escrito por una o varias Partes (en lo sucesivo denominadas colectivamente «la Parte iniciadora» a efectos del presente artículo) a la Parte o Partes de que se trate (en lo sucesivo denominadas colectivamente «la Parte requerida» a efectos del presente artículo). En su solicitud, la Parte iniciadora presentará las cuestiones que deben resolverse, describirá la medida en cuestión y explicará las razones por las que considera que tal medida es incompatible con el presente Acuerdo.

6. Salvo si la Parte iniciadora y la Parte requerida convienen en otra cosa, el arbitraje será encomendado a un tribunal de tres árbitros constituido de la manera siguiente:

a) La Parte iniciadora y la Parte requerida designarán cada una a un árbitro en el plazo de veinte (20) días a partir de la fecha de recepción de una solicitud de arbitraje. En los treinta (30) días siguientes a la designación de los dos árbitros, la Parte iniciadora y la Parte requerida convendrán en el nombramiento de un tercero, que desempeñará las funciones de presidente del tribunal.

b) Si la Parte iniciadora o la Parte requerida no designase un árbitro o si no se designase el tercer árbitro de conformidad con lo establecido en el apartado 6, letra a), del presente artículo, la Parte iniciadora o la Parte requerida podrá solicitar al presidente del Consejo de la OACI que designe el árbitro o los árbitros necesarios en el plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud. Si el presidente del Consejo de la OACI es un nacional de un Estado miembro de la ASEAN o de un Estado miembro de la UE, procederá a la designación el vicepresidente de más antigüedad de dicho Consejo que no sea nacional de un Estado miembro de la ASEAN ni de un Estado miembro de la UE.

7. La fecha de constitución del tribunal será la fecha en que el último de los tres (3) árbitros acepte la designación.

8. El procedimiento de arbitraje se llevará a cabo de conformidad con el reglamento interno que deberá ser adoptado por el Comité Mixto en su primera reunión, sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo y de conformidad con el artículo 23, apartado 4, letra b), y apartado 5. Mientras el Comité Mixto no haya adoptado el reglamento interno, el tribunal establecerá sus propias normas de procedimiento.

9. A petición de la Parte iniciadora o de la Parte requerida, el tribunal podrá, en espera de su laudo, ordenar la adopción de medidas provisionales, incluida la modificación o suspensión de las medidas adoptadas por la Parte iniciadora o la Parte requerida en virtud del presente Acuerdo.

10. El tribunal, a más tardar noventa (90) días después de la fecha de su constitución, presentará a la Parte iniciadora y a la Parte requerida un informe provisional en el que expondrá los antecedentes de hecho, la aplicabilidad de las disposiciones de que se trate y la fundamentación de sus constataciones y recomendaciones. Si considera que no podrá respetarse este plazo, el presidente del tribunal lo notificará por escrito a la Parte iniciadora y a la Parte requerida, indicando los motivos del retraso y la fecha en que el tribunal prevé emitir su informe provisional. El tribunal no emitirá en ningún caso el informe provisional en un plazo superior a ciento veinte (120) días desde su fecha de constitución.

11. En el plazo de catorce (14) días a partir de la fecha de emisión del informe provisional, la Parte iniciadora o la Parte requerida podrán presentar al tribunal una solicitud por escrito de revisión de aspectos específicos del informe provisional. Una vez examinadas las observaciones por escrito que la Parte iniciadora y la Parte requerida

hayan podido presentar en relación con el informe provisional, el tribunal podrá modificar el informe y llevar a cabo cualquier otra indagación que considere oportuna. Las constataciones del laudo del tribunal incluirán una exposición suficiente de las alegaciones presentadas en la etapa de examen provisional, y ofrecerán respuestas claras a las preguntas y observaciones de la Parte iniciadora y la Parte requerida.

12. El tribunal notificará el laudo a la Parte iniciadora y la Parte requerida en el plazo de ciento veinte (120) días desde la fecha de su constitución. Si considera que no podrá respetarse este plazo, el presidente del tribunal informará por escrito a la Parte iniciadora y a la Parte requerida, indicando los motivos del retraso y la fecha en que el tribunal prevé emitir su laudo. El tribunal no emitirá en ningún caso el laudo en un plazo superior a ciento cincuenta (150) días desde su fecha de constitución.

13. Además de las circunstancias mencionadas en el apartado 4 del presente artículo, los plazos respectivos establecidos en los apartados 10, 11 y 12 del presente artículo se reducirán a la mitad:

- a) a petición de la Parte iniciadora o de la Parte requerida, si el tribunal decide que el caso es urgente en un plazo de diez (10) días a partir de su constitución, o
- b) si la Parte iniciadora y la Parte requerida así lo acuerdan.

14. La Parte iniciadora y la Parte requerida podrán solicitar aclaraciones sobre el laudo del tribunal en el plazo de diez (10) días desde la fecha de su emisión y estas aclaraciones por el tribunal deberán facilitarse en el plazo de quince (15) días desde la fecha de presentación de la solicitud.

15. Si el tribunal resuelve que se ha vulnerado el presente Acuerdo, y la Parte que se considera que lo ha vulnerado no cumple lo dispuesto en el laudo del tribunal o no concierne con la otra Parte una solución mutuamente satisfactoria en el plazo de cuarenta (40) días desde la fecha de emisión del laudo, la otra Parte podrá suspender la aplicación de ventajas comparables emanadas del presente Acuerdo hasta que la Parte infractora cumpla lo dispuesto en el laudo o la Parte iniciadora y la Parte requerida convengan en una solución mutuamente satisfactoria.

ARTÍCULO 26

Relación con otros acuerdos

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2 y 7 del presente artículo, cualquier acuerdo o convenio anterior de servicios aéreos entre un Estado miembro de la UE y un Estado miembro de la ASEAN o entre la Unión y un Estado miembro de la ASEAN quedará suspendido mientras esté en vigor el presente Acuerdo entre dichas Partes.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, las disposiciones de un acuerdo o convenio de servicios aéreos anterior entre un Estado miembro de la UE y un Estado miembro de la ASEAN relativo a las cuestiones contempladas en los artículos 3, 4, 10 y 13 seguirán aplicándose en el marco del presente Acuerdo cuando sean más favorables para las compañías aéreas afectadas. Todos los derechos y beneficios de que disfruten las compañías aéreas del Estado miembro de la UE de que se trate de conformidad con dichas disposiciones se otorgarán a todas las compañías aéreas de la Unión.

3. A efectos del apartado 2 del presente artículo, cualquier diferencia de interpretación se resolverá en primer lugar mediante consultas entre las Partes de que se trate, antes de someterse a consultas al Comité Mixto. Si la cuestión no se resuelve a través del Comité Mixto, podrá remitirse al mecanismo de solución de diferencias establecido en el artículo 25.

4. Cualquier derecho adicional de tráfico que pueda ser concedido a un Estado miembro de la UE por un Estado miembro de la ASEAN, o viceversa, después de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, estará sujeto a este y no discriminará entre compañías aéreas de la Unión. Estos acuerdos se notificarán inmediatamente al Comité Mixto.

5. El Comité Mixto elaborará y mantendrá actualizada una lista informativa de las disposiciones y acuerdos sobre derechos de tráfico a que se refieren los apartados 2 y 4 del presente artículo.

6. Si las Partes pasan a ser partes en un acuerdo multilateral o se adhieren a decisiones aprobadas por la OACI u otra organización internacional que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, consultarán al Comité Mixto con arreglo al artículo 23 para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse a fin de tomar en consideración las nuevas circunstancias.

7. Ninguna disposición del presente Acuerdo afectará a la validez y aplicación de los acuerdos existentes y futuros entre los Estados miembros de la UE y los Estados miembros de la ASEAN relativos a los territorios bajo su soberanía respectiva que no estén incluidos en la definición de «territorio» del artículo 2.

ARTÍCULO 27

Anexo

El anexo del presente Acuerdo forma parte integrante del mismo. Toda modificación del anexo se efectuará con arreglo al artículo 28.

ARTÍCULO 28

Modificaciones

Las Partes podrán acordar la modificación del presente Acuerdo mediante la celebración de consultas con arreglo al artículo 23. La modificación entrará en vigor de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 33.

ARTÍCULO 29

Denuncia

1. El presente Acuerdo podrá ser denunciado por la Unión y sus Estados miembros, o todos los Estados miembros de la ASEAN actuando conjuntamente, mediante notificación escrita al Secretario General del Consejo de la Unión Europea o al Secretario General de la ASEAN, según proceda. La denuncia surtirá efecto dieciocho (18) meses después de la fecha de recepción de la notificación por el Secretario General de la ASEAN o por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea, según proceda.

2. En caso de que un Estado miembro se retire de la Unión o de la ASEAN, el presente Acuerdo dejará de aplicarse a dicho Estado en virtud del artículo 32 con efecto a partir de la fecha en que surta efecto su retirada de la Unión o de la ASEAN, según proceda.

ARTÍCULO 30

Registro del presente Acuerdo

El presente Acuerdo y cualquier modificación del mismo serán registrados en el momento de su entrada en vigor ante la OACI por el Secretario General de la ASEAN.

ARTÍCULO 31

Adhesión de nuevos Estados miembros de la UE

1. El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión de los Estados que pasen a ser Estados miembros de la Unión después de la fecha de la firma del presente Acuerdo.

2. La adhesión de un Estado miembro de la UE al presente Acuerdo se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión al presente Acuerdo ante el Secretario General del Consejo de la Unión Europea, que notificará a las Partes y al Secretario General de la ASEAN el depósito del instrumento de adhesión y la fecha del mismo. La adhesión surtirá efecto a partir del decimoquinto (15.º) día siguiente a la fecha de depósito del instrumento de adhesión.

3. Los apartados 1, 2, 3 y 7 del artículo 26 se aplicarán *mutatis mutandis* a los acuerdos y mecanismos en vigor en el momento de la adhesión de un Estado miembro de la UE al presente Acuerdo.

ARTÍCULO 32

Aplicación territorial

El presente Acuerdo se aplicará, por una parte, al territorio de la Unión y, por otra, al territorio de los Estados miembros de la ASEAN, tal como se define en el artículo 2, apartado 1, letra z).

ARTÍCULO 33

Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación de conformidad con los procedimientos respectivos de las Partes.

2. El Secretario General de la ASEAN enviará una notificación escrita al Secretario General del Consejo de la Unión Europea en la que confirme que se han completado los respectivos procedimientos de ratificación, aceptación o aprobación por parte de los Estados miembros de la ASEAN. El Secretario General del Consejo de la Unión Europea enviará una notificación escrita al Secretario General de la ASEAN en la que confirme que se han completado los respectivos procedimientos de ratificación, aceptación o aprobación por parte de la Unión y sus Estados miembros.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo N, el presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última notificación escrita prevista en el apartado 2 del presente artículo.

ARTÍCULO 34

Textos auténticos

1. El presente Acuerdo se redacta en doble ejemplar en lenguas alemana, búlgara, checa, croata, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, irlandesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana y sueca, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

2. En caso de divergencia entre las distintas versiones lingüísticas, el Comité Mixto decidirá la lengua del texto que deba utilizarse.

3. Uno de los textos originales del Acuerdo, incluidas sus modificaciones, se depositará ante el Secretario General de la ASEAN, que facilitará sin demora una copia autenticada de él a cada Estado miembro de la ASEAN. El otro texto original del Acuerdo, incluidas sus modificaciones, se depositará ante el Secretario General del Consejo de la Unión Europea.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados a tal efecto, han firmado el presente Acuerdo, por duplicado.

ANEXO

ARTÍCULO A

Programación de rutas

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartados 1 y 2, y sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias nacionales de Indonesia, para la explotación de servicios aéreos de pasajeros y combinados entre Indonesia y la Unión, los puntos situados en Indonesia se referirán a Denpasar, Yakarta, Macasar, Medan y Surabaya.

2. Si:

- a) un acuerdo de servicios aéreos entre los Estados miembros de la ASEAN, o
- b) un acuerdo de servicios aéreos entre los Estados miembros de la ASEAN colectivamente y cualquier otro país,

permite a las compañías aéreas prestar servicios aéreos de pasajeros y combinados a puntos de Indonesia distintos de Denpasar, Yakarta, Macasar, Medan y Surabaya, los puntos de Indonesia también incluirán esos puntos.

3. A efectos del artículo 10, apartado 12, en el caso de Indonesia, los derechos de código compartido nacionales se ejercerán a través de los puntos indicados en los apartados 1 y 2 del presente artículo a cualquier otro punto en Indonesia, o viceversa.

ARTÍCULO B

Derechos de tráfico

No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, se aplicarán las disposiciones siguientes:

a) La concesión de derechos de tráfico de la quinta libertad en virtud del artículo 3, apartado 3, letra f), a una compañía aérea de la Unión para prestar servicios de pasajeros y combinados entre puntos en Myanmar y puntos dentro de la ASEAN surtirá efecto a partir del 1 de julio de 2024.

b) La concesión de derechos de tráfico de la quinta libertad en virtud del artículo 3, apartado 3, letra e), a una compañía aérea de Myanmar para prestar servicios de pasajeros y combinados entre puntos en la Unión surtirá efecto a partir del 1 de julio de 2024.

c) La concesión de derechos de tráfico de la quinta libertad con arreglo al artículo 3, apartado 3, letra f), a una compañía aérea de la Unión para prestar servicios de pasajeros y combinados entre puntos en la Unión y puntos en Vietnam a puntos fuera de la ASEAN solo se concederá en rutas no explotadas por una compañía aérea de Vietnam.

d) La concesión de derechos de tráfico de la quinta libertad en virtud del artículo 3, apartado 3, letra e), a una compañía aérea de Vietnam para prestar servicios de pasajeros y combinados entre puntos situados en Vietnam y puntos en la Unión a puntos fuera de la Unión solo se concederá en rutas no explotadas por una compañía aérea de la Unión.

ARTÍCULO C

Derechos de escala

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 6, letra f), el ejercicio de los derechos de escala propios por parte de las compañías aéreas de la Unión en operaciones de coterminal dentro de un mismo Estado miembro de la ASEAN surtirá efecto dos (2) años después de que dichos derechos hayan sido intercambiados en un acuerdo de

servicios aéreos entre los Estados miembros de la ASEAN. El ejercicio de los derechos de escala en las operaciones conjuntas en el mismo Estado miembro de la UE por parte de las compañías aéreas de los Estados miembros de la ASEAN surtirá efecto al mismo tiempo.

2. Hasta ese momento, cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de compañías aéreas de otra Parte para llevar su propio tráfico de escalas en operaciones de cotermino dentro del mismo Estado miembro de la ASEAN o de la UE sobre una base bilateral adicional, si tales derechos no están ya disponibles.

ARTÍCULO D

Designación de compañías aéreas

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, Indonesia, Myanmar, Filipinas y Vietnam podrán mantener el requisito de designación de las compañías aéreas que exista en sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias nacionales en el momento de la firma del presente Acuerdo.

2. A efectos del apartado 1 del presente artículo, se considerará que la publicación por parte de la Unión de una «lista de compañías aéreas de la UE titulares de una licencia de explotación activa» cumple los requisitos nacionales de designación de las compañías incluidas en dicha lista, siempre que dicha lista se ponga fácilmente a disposición de las autoridades competentes de dichos Estados miembros de la ASEAN por medios electrónicos.

3. Indonesia, Myanmar, Filipinas y Vietnam procurarán suprimir dichos requisitos de designación lo antes posible y lo notificarán al Comité Mixto en consecuencia.

ARTÍCULO E

Competencia leal

1. Para evitar dudas, las Partes confirman que el artículo 8, apartado 2, letras a) y b), solo establece la obligación de las Partes de adoptar o mantener el Derecho de la competencia y establecer una autoridad de competencia independiente para hacer cumplir dicha legislación. Las Partes también confirman que el presente Acuerdo no limita el funcionamiento independiente de dichas autoridades de competencia. Las decisiones de estas autoridades de competencia no estarán sujetas al mecanismo de solución de diferencias establecido en el artículo 25.

2. Una Parte solo podrá solicitar reparación en relación con el artículo 8, apartado 2, letras a) y b), si otra Parte no mantiene el Derecho de la competencia o una autoridad de competencia independiente desde el punto de vista operativo que aplique efectivamente el Derecho de la competencia de dicha Parte. Nada de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, letras a) y b), se interpretará en el sentido de impugnar las decisiones o sentencias adoptadas por la autoridad de competencia o los órganos jurisdiccionales de una Parte para hacer cumplir el Derecho de la competencia de una Parte.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 25, apartado 1, el mecanismo de solución de diferencias establecido en dicho artículo no se aplicará a las diferencias relativas a la aplicación o interpretación del artículo 8 que se hayan planteado antes del 1 de enero de 2025.

ARTÍCULO F

Planes operativos, programas y horarios

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 3 y en el artículo 10, apartados 11 y 12, y no obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 7, Camboya, Indonesia, Laos,

Malasia, Myanmar, Filipinas, Tailandia y Vietnam podrán mantener los procedimientos existentes en sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias nacionales en el momento de la firma del presente Acuerdo por lo que respecta a la aprobación de planes operativos, programas y horarios, incluida la información sobre servicios que operen en el marco de acuerdos de cooperación comercial, establecidos por compañías aéreas de la Unión para la prestación de servicios aéreos con destino u origen en los territorios de dichos Estados.

2. Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Tailandia y Vietnam minimizarán la carga administrativa de dichos requisitos y procedimientos. La aprobación de dichos planes operativos, programas y horarios se concederá en un plazo de diez (10) días hábiles a partir de la fecha de recepción de la solicitud de la compañía aérea, siempre que esta última haya obtenido las autorizaciones de explotación y los permisos técnicos adecuados de conformidad con el artículo 4.

3. Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Tailandia y Vietnam procurarán suprimir dichos procedimientos lo antes posible y lo notificarán al Comité Mixto en consecuencia.

ARTÍCULO G

Ventas y gastos locales

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartados 8 y 9, Indonesia, Myanmar y Vietnam podrán mantener los requisitos existentes en sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias nacionales en el momento de la firma del presente Acuerdo por lo que respecta a la utilización de su moneda nacional en las ventas nacionales de servicios de transporte y servicios conexos y en el pago de los gastos locales.

2. Indonesia, Myanmar y Vietnam procurarán suprimir dichos requisitos lo antes posible y lo notificarán al Comité Mixto en consecuencia.

ARTÍCULO H

Transferencia de los ingresos locales

1. Para evitar dudas, el término «transferencia» que figura en el artículo 10, apartado 10, letra a), se refiere, en el caso de Filipinas, a las transferencias distintas de las efectuadas por una sucursal de una sociedad extranjera dedicada al comercio o la actividad comercial en Filipinas.

2. Por lo que se refiere a la transferencia de beneficios por parte de una sucursal de una sociedad extranjera dedicada a actividades comerciales o empresariales en Filipinas, Filipinas tendrá derecho a aplicar un impuesto sobre la transferencia de beneficios de la sucursal de conformidad con su legislación nacional, a menos que se aplique un tipo inferior o una exención en virtud de un acuerdo de doble imposición entre Filipinas y el país de residencia de la compañía extranjera.

3. Filipinas se esforzará por colaborar con la Unión para desarrollar un marco común para el tratamiento de las transferencias de las compañías aéreas de la Unión que operen en Filipinas y lo notificará al Comité Mixto.

ARTÍCULO I

Tarifas

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, y no obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartado 2, Filipinas podrá mantener los procedimientos existentes en sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias nacionales en el

momento de la firma del presente Acuerdo por lo que respecta a la aprobación de las tarifas establecidas por las compañías aéreas de la Unión para los servicios aéreos con origen y destino en el territorio de Filipinas. Dichas tarifas se aprobarán en un plazo de diez (10) días hábiles a partir de su presentación.

2. Filipinas procurará suprimir dichos procedimientos lo antes posible y lo notificará al Comité Mixto en consecuencia.

ARTÍCULO J

Garantías de préstamo

Las disposiciones del artículo 8, apartado 2, letra d), no se aplicarán a las subvenciones en forma de garantías de préstamos concedidas por Vietnam antes de la firma del presente Acuerdo y hasta la expiración de tales acuerdos. No obstante, en caso de que tales garantías den lugar a desembolsos, estos se efectuarán de conformidad con el artículo 8, apartado 3, letras a) y b), según proceda.

ARTÍCULO K

No discriminación

1. No obstante lo dispuesto en el artículo D, los Estados miembros de la ASEAN mencionados en él no concederán a las compañías aéreas de la Unión un trato menos favorable que el que concedan a las compañías aéreas de cualquier otro país en lo que respecta a la designación de las compañías aéreas.

2. No obstante lo dispuesto en los artículos F, G e I, los Estados miembros de la ASEAN enumerados en dichos artículos no concederán a las compañías aéreas de la Unión un trato menos favorable que el que concedan a sus propias compañías aéreas o a las compañías aéreas de cualquier otro país, si este último fuera más favorable, en lo que se refiere a la aprobación de planes operativos, programas y horarios, ventas, gastos locales y tarifas.

ARTÍCULO L

Sistemas informatizados de reserva

Los Estados miembros de la ASEAN a que se refiere el artículo 21, apartado 5, son, en el momento de la firma del presente Acuerdo, Indonesia, Malasia, Filipinas, Tailandia y Vietnam.

ARTÍCULO M

Reciprocidad

Cuando, en virtud de los artículos D, F, G e I, un Estado miembro de la ASEAN exija la designación de compañías aéreas de la Unión, solicite a las compañías aéreas de la Unión procedimientos nacionales para la aprobación previa de planes operativos, programas y horarios, acuerdos de cooperación comercial o tarifas, o aplique a las compañías aéreas de la Unión requisitos nacionales relativos a la moneda que vaya a utilizarse en determinadas transacciones, la Unión tendrá derecho a someter a las compañías aéreas de ese Estado miembro de la ASEAN a las mismas medidas o medidas equivalentes.

ARTÍCULO N

Entrada en vigor para Malasia

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 33, si Malasia es el único Estado miembro de la ASEAN que no ha comunicado al Secretario General de la ASEAN su confirmación de que se han completado sus procedimientos de ratificación, aceptación o aprobación del presente Acuerdo:

a) el Secretario General de la ASEAN podrá proceder a enviar al Secretario General del Consejo de la Unión Europea una notificación escrita en la que confirme que todos los Estados miembros de la ASEAN, salvo Malasia, han completado sus respectivos procedimientos de ratificación, aceptación o aprobación del presente Acuerdo;

b) el presente Acuerdo entrará en vigor de conformidad con el artículo 33, apartado 3, para la Unión y sus Estados miembros, y para todos los Estados miembros de la ASEAN excepto Malasia, y

c) posteriormente, el Acuerdo entrará en vigor para Malasia treinta (30) días después de la fecha de una nueva notificación escrita del Secretario General de la ASEAN al Secretario General del Consejo de la Unión Europea en la que confirme que Malasia ha completado sus procedimientos de ratificación, aceptación o aprobación del presente Acuerdo.

2. Tras la firma del presente Acuerdo, y a la espera de su entrada en vigor para Malasia:

a) cualquier acuerdo o convenio anterior de servicios aéreos entre los Estados miembros de la UE y Malasia, y entre la Unión y Malasia, que haya sido firmado o celebrado antes de la firma del Acuerdo, seguirá siendo aplicable y no se modificará, y

b) no se celebrarán nuevos acuerdos o convenios de servicios aéreos entre los Estados miembros de la UE y Malasia, ni entre la Unión y Malasia, salvo para atender necesidades limitadas y urgentes en circunstancias excepcionales y sin perjuicio de sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias nacionales. La Unión o el Estado miembro de la UE de que se trate informará a las demás Partes de cualquier nuevo acuerdo o convenio de servicios aéreos.

ARTÍCULO O

Evaluación del progreso

El Comité Mixto examinará anualmente los progresos realizados en la aplicación de los artículos del presente anexo sobre la base de un informe de los Estados miembros de la ASEAN de que se trate.

DECLARACIÓN QUE ESPAÑA DESEA FORMULAR

Este acuerdo o cualquier medida dictada en su cumplimiento, se aplicarán teniendo en cuenta la posición jurídica del Reino de España sobre el territorio de Gibraltar, así como sobre el istmo y el aeropuerto construido en el mismo. El Reino de España desea recordar que el aeropuerto de Gibraltar está situado en un territorio, el istmo, que no se encuentra entre los espacios cedidos al Reino Unido por el Tratado de Utrecht de 1713, sino que está ocupado ilegalmente por dicho Estado.

La aplicación del presente Acuerdo al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que España notifique a la Unión Europea el levantamiento de la suspensión, de acuerdo con la posición jurídica del Reino de España sobre el territorio de Gibraltar, así como sobre el istmo y el aeropuerto construido en el mismo.