



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SECCIÓN CORTES GENERALES

XIV LEGISLATURA

Serie A:

ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

29 de mayo de 2020

Núm. 36

Pág. 1

### Autorización de Tratados y Convenios Internacionales

**110/000020 (CD)** Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Corea, hecho en Madrid el 20 de diciembre de 2018.

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 sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Corea, hecho en Madrid el 20 de diciembre de 2018.

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 16 de junio de 2020.

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, 26 de mayo de 2020.—P.D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE COREA,  
HECHO EN MADRID EL 20 DE DICIEMBRE DE 2018

## ÍNDICE

## PREÁMBULO

- ART. 1 DEFINICIONES.  
ART. 2 DERECHOS DE EXPLOTACIÓN.  
ART. 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN.  
ART. 4 REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN O DE LOS PERMISOS TÉCNICOS.  
ART. 5 EXENCIONES.  
ART. 6 TASAS DE USUARIO.  
ART. 7 TARIFAS.  
ART. 8 OPORTUNIDADES COMERCIALES.  
ART. 9 LEYES Y REGLAMENTOS.  
ART. 10 CERTIFICADOS Y LICENCIAS.  
ART. 11 SEGURIDAD OPERACIONAL.  
ART. 12 SEGURIDAD.  
ART. 13 CAPACIDAD.  
ART. 14 APROBACIÓN DE HORARIOS Y PRESENTACIÓN DE ESTADÍSTICAS.  
ART. 15 CONSULTAS.  
ART. 16 MODIFICACIONES.  
ART. 18 REGISTRO.  
ART. 19 CONVENIOS MULTILATERALES.  
ART. 20 TERMINACIÓN.  
ART. 21 ENTRADA EN VIGOR.

ANEXO I CUADRO DE RUTAS.

ANEXO II LISTA DE OTROS ESTADOS MENCIONADOS EN EL ARTÍCULO 3 Y EL ARTÍCULO 4 DEL PRESENTE ACUERDO.

## PREÁMBULO

El Reino de España y la República de Corea, en lo sucesivo denominados las «Partes Contratantes»;  
Deseando promover un sistema de aviación internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a sus respectivas compañías aéreas para la explotación de los servicios aéreos y que les permita competir de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante;

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

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

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

Han convenido en lo siguiente:

## ARTÍCULO 1

## Definiciones

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

a) por «Convenio» se entenderá el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluido cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, cualquier enmienda de los anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del

mismo, siempre que dichos anexos y enmiendas hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes o hayan sido ratificados por las mismas;

b) por «Autoridades Aeronáuticas» se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y, por lo que se refiere a la República de Corea, el Ministerio del Suelo, Infraestructuras y Transporte o, en ambos casos, las personas o instituciones debidamente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con el presente Acuerdo que ejerzan dichas Autoridades;

c) por «compañía aérea designada» se entenderá una compañía de transporte aéreo internacional que cada Parte Contratante haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el artículo 3 del mismo;

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

e) por «Acuerdo» se entenderá el presente Acuerdo, su anexo y cualquier enmienda a los mismos;

f) por «rutas especificadas» se entenderán las rutas establecidas o que se establezcan en el anexo al presente Acuerdo;

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

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

i) por «nacionales» se entenderá, en el caso de España, los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea;

j) por «Tratados de la UE» se entenderán el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;

k) por «tasas de usuario» se entenderá todo cargo que las autoridades competentes realicen, o permitan realizar, a las compañías aéreas por la puesta a disposición de bienes o instalaciones aeroportuarias o de instalaciones de navegación aérea, incluidos los servicios e instalaciones conexos, para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.

## ARTÍCULO 2

### Derechos de explotación

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

2. Con sujeción a lo dispuesto en el presente Acuerdo, las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;

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

c) hacer escalas en el territorio mencionado, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas del anexo al presente Acuerdo, con el fin de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, conjunta o separadamente, de conformidad con lo establecido en el anexo al presente Acuerdo.

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

4. Nada de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar en el territorio de la otra Parte Contratante pasajeros, equipaje y carga (incluido el correo) con destino a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

## ARTÍCULO 3

## Designación y autorización

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

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

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante demuestren que están en condiciones de cumplir lo establecido en las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

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

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

i) que la compañía aérea esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo a los Tratados de la Unión Europea y disponga de una licencia de explotación válida de un Estado miembro de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y

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

iii) que la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Unión Europea y/o de nacionales de los mismos, y/o de otros Estados enumerados en el anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados; y

iv) que la compañía aérea tenga su oficina principal en el territorio del Estado miembro de la UE del que haya obtenido su licencia de explotación válida.

b) cuando se trate de una compañía aérea designada por la República de Corea:

i) que esté establecida en el territorio de la República de Corea y haya obtenido una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación aplicable de la República de Corea; y

ii) que la República de Corea ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea; y

iii) que la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de la República de Corea o de sus nacionales.

c) que la Parte Contratante que haya designado a las compañías aéreas mantenga y aplique las normas relativas a la seguridad operacional y a la seguridad recogidas en los artículos 11 y 12 del presente Acuerdo.

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

## ARTÍCULO 4

## Revocación o suspensión de la autorización de explotación o de los permisos técnicos

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos o a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 del presente Acuerdo

que se hayan otorgado a una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos :

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

i) que no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo a los Tratados de la Unión Europea o no sea titular de una licencia de explotación válida de un Estado miembro de la UE con arreglo a la legislación de la Unión Europea; o

ii) que el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o

iii) que la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Unión Europea y/o de nacionales de los mismos, y/o de otros Estados enumerados en el anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados; o

iv) que la compañía aérea no tenga su oficina principal en el territorio del Estado miembro de la UE en el que ha obtenido su licencia de explotación válida; o

v) que la compañía aérea ya haya sido autorizada a operar al amparo de un acuerdo bilateral entre la República de Corea y otro Estado miembro de la UE y la República de Corea pueda demostrar que, al ejercer derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la UE, estaría contraviniendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro acuerdo; o

vi) que la compañía aérea sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro de la Unión Europea y no exista acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre la República de Corea y dicho Estado miembro de la UE, y el mismo haya denegado derechos de tráfico a una compañía aérea designada por la República de Corea.

b) cuando se trate de una compañía aérea designada por la República de Corea:

i) que no esté establecida en el territorio de la República de Corea y no disponga de una licencia de conformidad con la legislación aplicable de la República de Corea; o

ii) que la República de Corea no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea; o

iii) que la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no se encuentre efectivamente bajo el control de la República de Corea y/o de sus nacionales;

c) cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos aplicados habitual y razonablemente por la Parte Contratante que haya otorgado esos derechos; o

d) en cualquier otro caso en que dicha compañía aérea deje de explotar, de cualquier otra forma, los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo; o

e) cuando la otra Parte Contratante no cumpla o no aplique las normas sobre Seguridad operacional y Seguridad de conformidad con los artículos 11 y 12 del presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 11 y 12 del presente Acuerdo y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 1 de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos de las Partes Contratantes, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

## ARTÍCULO 5

### Exenciones

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

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

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

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

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

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

e) los equipos de seguridad operacional y protección de la aviación que vayan a utilizarse en los aeropuertos y terminales de carga.

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

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

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

## ARTÍCULO 6

### Tasas de usuario

1. Las tasas y otros gravámenes por el uso de cada aeropuerto, incluidas sus instalaciones, medios y servicios técnicos y de otro tipo, así como cualesquiera gravámenes por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicación y servicios se impondrán con arreglo a las tarifas establecidas por cada Parte Contratante en su territorio, de conformidad con el artículo 15 del Convenio.

2. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá ni permitirá que se impongan a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante tasas de usuario superiores a las impuestas a sus propias compañías aéreas designadas que operen servicios aéreos internacionales similares y que utilicen aeronaves similares y las instalaciones y servicios asociados.

3. Cada Parte Contratante fomentará las consultas entre sus autoridades competentes para la percepción de las tasas y las compañías aéreas que utilicen los servicios e instalaciones, cuando sea factible, a través de la organización representante de las compañías, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Cada Parte Contratante fomentará asimismo el intercambio de la información pertinente relativa a las tasas de usuario entre dichas autoridades y compañías.

## ARTÍCULO 7

### Tarifas

1. Cada Parte Contratante permitirá que las compañías aéreas designadas establezcan las tarifas basándose en sus consideraciones de mercado.

2. Sin limitar la aplicación de las leyes y reglamentos generales en materia de competencia y protección al usuario en el territorio de cada Parte Contratante, las Partes Contratantes se limitarán a intervenir para:

- a) evitar tarifas cuya aplicación constituya conducta anticompetitiva que tenga, o exista la posibilidad de que tenga por efecto paralizar un competidor o excluirlo de una ruta;
- b) proteger al usuario frente a tarifas injustificadamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante; y
- c) proteger a las compañías aéreas designadas frente a tarifas artificialmente bajas debido a subvenciones o ayudas públicas directas o indirectas;

3. Cada Parte Contratante podrá exigir, con carácter no discriminatorio, la notificación o registro previos ante sus Autoridades Aeronáuticas de las tarifas que se perciban por los servicios aéreos internacionales operados al amparo del presente Acuerdo por las compañías aéreas designadas de ambas Partes Contratantes. Dicha notificación o registro realizados por las compañías aéreas designadas o en su nombre podrá exigirse con una antelación no superior a treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos concretos, se podrá permitir una notificación o registro en un plazo más corto del normalmente requerido. Si una Parte Contratante permite a una compañía aérea registrar una tarifa con poca antelación, esta entrará en vigor en la fecha propuesta de inicio del tráfico en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Ninguna de las Parte Contratantes adoptará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente por las respectivas compañías aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes por el transporte internacional aéreo entre los territorios de las mismas, o por una compañía aérea de una Parte Contratante por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país, incluidos, en ambos casos el transporte en régimen de interlínea o intralínea. En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes estime que alguna de dichas tarifas es incompatible con los criterios establecidos en este artículo, solicitará la celebración de consultas e informará a la otra Parte Contratante sobre los motivos de su disconformidad lo antes posible. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de recibir la solicitud y las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a una tarifa en relación con la cual se realizó la notificación de disconformidad, cada Parte Contratante se esforzará para que dicho acuerdo entre en vigor. Sin dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

## ARTÍCULO 8

### Oportunidades comerciales

1. A las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá, sobre una base de reciprocidad, establecer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante sus oficinas y representantes, así como el personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario, en relación con la explotación de los servicios convenidos.

2. Las necesidades de personal podrán, a opción de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante, satisfacerse bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o compañía aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el personal mencionados en el apartado 1 del presente artículo estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor en la otra Parte Contratante, y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante tramitará, sobre una base de reciprocidad y con la mínima demora, los permisos de trabajo y residencia, los visados, en su caso, u otros documentos similares a los representantes y el personal mencionado en el apartado 1 del presente artículo.

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

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

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

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

7. Las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir, desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto de los gastos obtenidos en el territorio de venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de agentes, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y complementarios, así como el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraban en depósito en espera de la transferencia.

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

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

10. Se permitirá a las compañías aéreas designadas emplear, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie con origen o destino en cualesquiera puntos de los territorios de las Partes Contratantes o de terceros países. Las compañías aéreas podrán optar por realizar su propio transporte de superficie u ofrecerlo a través de acuerdos, incluidos los de código compartido, con otros transportistas de superficie. Estos servicios intermodales podrán ofrecerse como servicio directo a un único precio que incluya el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que se informe a pasajeros y transportistas sobre los agentes que vayan a prestar el servicio.

## ARTÍCULO 9

### Leyes y reglamentos

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que regulen la admisión, permanencia o salida de su propio territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o relacionadas con las operaciones de las aeronaves mientras se encuentran en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos que regulen la entrada, circulación, permanencia en el territorio de cada Parte Contratante y la salida del mismo de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como las leyes y reglamentos sobre requisitos de entrada y salida del país, inmigración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

## ARTÍCULO 10

### Certificados y licencias

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

2. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a no reconocer como válidos, a efectos del sobrevuelo de su propio territorio y/o el aterrizaje en el mismo, las licencias y los títulos de aptitud expedidos o convalidados por la otra Parte Contratante o por otro Estado a sus propios nacionales.



## ARTÍCULO 11

## Seguridad operacional

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

2. Si, después de las citadas consultas, una Parte Contratante llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de dichas materias, normas de seguridad que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctoras adecuadas. La no adopción por la otra Parte Contratante de las medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días o en el plazo superior que se acuerde será motivo para la aplicación del artículo 4 del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. No obstante las obligaciones establecidas en el artículo 16 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la compañía o compañías aéreas designadas de una Parte Contratante, en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, de un examen por los representantes autorizados de esta otra Parte Contratante, a bordo y por la parte exterior de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos (lo que se denomina en este artículo «inspección en rampa»), siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada en la operación de la aeronave.

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa de este tipo da lugar a:

a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la explotación de la misma no cumpla con las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, o a

b) graves reparos en cuanto a que exista una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

La Parte Contratante que realice la inspección podrá llegar a la conclusión, a efectos del artículo 33 del Convenio, de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron el certificado o licencias correspondientes a dicha aeronave o a su tripulación, o de que los requisitos según los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales ni superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.

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

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

7. Toda medida tomada por una Parte Contratante en virtud de los anteriores apartados 2 o 6 se suspenderá una vez que cesen los hechos que motivaron su adopción.

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

## ARTÍCULO 12

## Seguridad

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

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y que se denominan anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o sede central en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio en virtud de los Tratados de la Unión Europea y que tengan una Licencia de Explotación válida otorgada de conformidad con el derecho de la Unión Europea y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que exigirá a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la entrada, salida o permanencia en el territorio del Reino de España, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con el derecho de la Unión Europea y la normativa española en vigor en esa materia. Para la entrada, salida o permanencia en el territorio de la República de Corea, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en dicho país. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

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

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 del presente Acuerdo, el hecho de que no se alcance un acuerdo satisfactorio de conformidad con el apartado 6 dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud será motivo para que la primera Parte Contratante deniegue, revoque, limite o

imponga condiciones a las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de las compañías aéreas de la otra Parte Contratante.

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

8. Cualquier medida emprendida en virtud del apartado 7 de este artículo cesará en el momento en que la otra Parte Contratante cumpla las disposiciones del presente artículo.

#### ARTÍCULO 13

##### Capacidad

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

2. Las frecuencias, capacidad y derechos de tráfico que ofrecerán las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se establecerán de mutuo acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

3. En caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante no se ajusta a los requisitos y principios establecidos en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo 15 del presente Acuerdo, con el fin de examinar las operaciones en cuestión y determinar de común acuerdo las medidas que se estimen necesarias.

#### ARTÍCULO 14

##### Aprobación de horarios y presentación de estadísticas

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante deberán presentar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, para su aprobación, al menos sesenta (60) días antes del inicio de los servicios en las rutas especificadas con arreglo al artículo 2 del presente Acuerdo, los tipos de aeronaves que van a utilizarse y los horarios de vuelos. Cualquier modificación de dichos cuadros deberá remitirse asimismo a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Partes Contratante para su aprobación con al menos treinta (30) días de antelación.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, las declaraciones periódicas o de otro tipo sobre estadísticas que puedan solicitarse razonablemente con el fin de revisar la capacidad ofrecida en los servicios convenidos por las compañías aéreas de la primera Parte Contratante. Dicha información incluirá toda la necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por las compañías aéreas en los servicios convenidos, así como los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico.

#### ARTÍCULO 15

##### Consultas

Cada una de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relativas a la interpretación, aplicación, puesta en práctica o modificación del presente Acuerdo, o en relación con el cumplimiento del mismo. Dichas consultas, que podrán llevarse a cabo verbalmente o por correspondencia, se iniciarán en el plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido una solicitud por escrito, salvo acuerdo en contrario entre la Partes.

#### ARTÍCULO 16

##### Modificaciones

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas con la otra Parte Contratante con el fin de modificar el presente Acuerdo o sus anexos, de conformidad con el artículo 15 del mismo.

2. Las modificaciones de los anexos al presente Acuerdo podrán acordarse directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

3. Toda modificación del presente Acuerdo o de sus anexos entrará en vigor de conformidad con el artículo 21 del mismo.

#### ARTÍCULO 17

##### Solución de controversias

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

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución de la controversia mediante negociaciones, podrán acordar someterla a la decisión de otra persona u organismo. En caso contrario, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros: cada Parte Contratante designará a un árbitro y los dos así nombrados designarán al tercero. Cada Parte Contratante designará a un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de la notificación realizada por la otra, por vía diplomática, de una solicitud de arbitraje sobre la controversia por dicho tribunal. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días a contar desde la designación del segundo árbitro. Este tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal de arbitraje. Si una de las Partes Contratantes no nombra a un árbitro en el periodo especificado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre a uno o más árbitros, según proceda.

3. Las Partes Contratantes acatarán toda decisión a la que llegue el Presidente del Tribunal de arbitraje con arreglo al apartado 2 del presente Artículo.

4. Cada Parte Contratante sufragará los costes correspondientes a su propio árbitro; el resto de los gastos serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes, incluidos los realizados por el Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional al aplicar el procedimiento indicado en el apartado 2 de este artículo.

5. En caso de incumplimiento por cualquiera de las Partes Contratantes de cualquier decisión adoptada con arreglo al apartado 3 de este artículo y mientras persista dicho incumplimiento, la otra parte Contratante podrá limitar o revocar cualesquiera derechos que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO 18

##### Registro

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

#### ARTÍCULO 19

##### Convenios multilaterales

En caso de que ambas Partes Contratantes llegasen a ser partes en un Acuerdo multilateral relativo a las materias reguladas por el presente Acuerdo, celebrarán consultas para determinar la conveniencia de revisar el presente Acuerdo para que se ajuste a las disposiciones de dicho Acuerdo multilateral.

#### ARTÍCULO 20

##### Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar, en cualquier momento, a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, el Acuerdo se terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación, a menos que

dicha notificación se retire de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de dicha notificación, esta se considerará recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTÍCULO 21

## Entrada en vigor

1. Las Partes Contratantes se notificarán mutuamente por conducto diplomático el cumplimiento de sus procedimientos jurídicos internos necesarios para la entrada en vigor del presente acuerdo. El Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última notificación.

2. El Acuerdo entre el Reino de España y la República de Corea, firmado en Seúl el 21 de junio de 1989, se extinguirá en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo y será sustituido por el mismo.

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

Hecho por duplicado en Madrid el 20 de diciembre 2018 en español, coreano e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

## ANEXO I

## Al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Corea

## Cuadro de rutas

1. Rutas que puede ser explotada en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas del Reino de España.

Puntos en el reino de España-puntos intermedios-puntos en la república de Corea-puntos más allá.

2. Rutas que puede ser explotada en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas de la República de Corea:

Puntos en la República de Corea-puntos intermedios-puntos en el reino de España-puntos más allá.

## Observaciones generales

1. Las compañías aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas mencionadas en los apartados 1 y 2 del Cuadro de Rutas del presente anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que los servicios acordados en las rutas se inicien en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas compañías aéreas.

2. Los puntos intermedios y puntos más allá se seleccionarán libremente por las compañías aéreas designadas.

3. El ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad en los puntos intermedios y/o puntos más allá que se especifiquen estará sujeto a la y aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

## ANEXO II

## Lista de otros estados mencionados en el artículo 3 y el artículo 4 del presente Acuerdo

- a) La República de Islandia (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- b) El Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- c) El Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- d) La Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo).