



**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO**

**ENTRE**

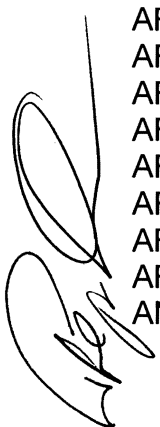
**EL REINO DE ESPAÑA**

**Y**

**LA REPÚBLICA DE FILIPINAS**

**ÍNDICE**

**PREÁMBULO**

- 
- ART. 1 DEFINICIONES
  - ART. 2 DERECHOS OPERATIVOS
  - ART. 3 DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS
  - ART. 4 REVOCACIONES
  - ART. 5 EXENCIONES
  - ART. 6 TARIFAS AEROPORTUARIAS
  - 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 RÉGIMEN FISCAL
  - ART. 14 CAPACIDAD
  - ART. 15 ESTADÍSTICAS
  - ART. 16 CONSULTAS
  - ART. 17 MODIFICACIONES
  - ART. 18 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
  - ART. 19 REGISTRO
  - ART. 20 CONVENIOS MULTILATERALES
  - ART. 21 DENUNCIA
  - ART. 22 ENTRADA EN VIGOR
  - ANEXO I



## ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE FILIPINAS

El Reino de España y la República de Filipinas, 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 servicios 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:

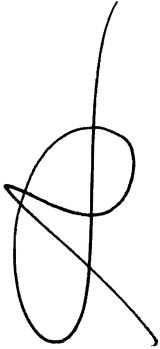


### ARTÍCULO 1


#### DEFINICIONES

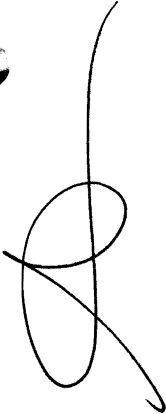
A los efectos de la interpretación y aplicación del presente Acuerdo, y a menos que en el mismo se disponga otra cosa:

- a) por **Convenio** se entenderá el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluidos cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y enmiendas



hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

- b) por **Autoridades Aeronáuticas** se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil) y, por lo que se refiere a la República de Filipinas, el Consejo de Aeronáutica Civil o, en ambos casos, las personas o instituciones debidamente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con el presente Acuerdo que dichas Autoridades ejerzan;
  - c) por **compañía aérea designada** se entenderá la 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 III del mismo;
  - d) las expresiones **territorio, servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales** tendrán el mismo significado que les atribuyen los artículos 2 y 96 del Convenio, de conformidad con el derecho internacional;
  - e) por **Acuerdo** se entenderá el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;
  - f) por **rutas especificadas** se entenderán las rutas establecidas o que se establezcan en el Anexo al presente Acuerdo;
  - g) por **servicios convenidos** se entenderán los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden explotarse en las rutas especificadas;
  - h) por **tarifa** se entenderá cualquier precio, tasa o cargo aplicados al transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o mercancías (excepto el correo) en servicios aéreos internacionales, incluido el transporte compartido entre compañías o efectuado dentro de la misma compañía, que cobren éstas o sus agentes, así como las condiciones que regulan la aplicación de dicho precio, tasa o cargo;
  - i) por **capacidad** se entenderá, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y, en relación con los servicios convenidos, la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por dichas aeronaves durante cada temporada en una ruta o sector de una ruta;
- 

- 
- j) por **nacionales** se entenderá, en el caso de España, los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea;
  - k) por **Tratados de la UE** se entenderá el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.


## ARTÍCULO 2

### DERECHOS OPERATIVOS

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

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

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




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


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



## ARTÍCULO 3

### DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar mediante notificación por escrito a la otra Parte Contratante, por vía diplomática, el número de compañías aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra una compañía aérea previamente designada. Tal designación especificará el alcance de la autorización concedida a cada compañía aérea en relación con la explotación de los servicios convenidos.
  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 por la otra Parte Contratante demuestren que están en condiciones de cumplir los requisitos establecidos 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:
    - 4.1. cuando se trate de una compañía aérea designada por el Reino de España:
      - 4.1.1. que la compañía aérea esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo a los Tratados de la UE y disponga de una Licencia de Explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; y
      - 4.1.2. 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 que la Autoridad Aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación;
- 



4.2. cuando se trate de una compañía aérea designada por la República de Filipinas:

4.2.1. que la compañía aérea sea propiedad mayoritaria y se encuentre en todo momento bajo el control efectivo de Filipinas y/o de sus nacionales; y

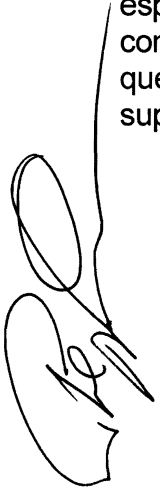
4.2.2. que haya sido constituida en el territorio de la República de Filipinas y haya obtenido una licencia con arreglo a la legislación aplicable de la República de Filipinas; y

4.2.3. que la República de Filipinas tenga y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea.

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

#### ARTÍCULO 4

#### REVOCACIONES



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

a) 1. en el caso de una compañía aérea designada por el Reino de España:

i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo a los Tratados de la UE o no sea titular de una Licencia de Explotación válida con arreglo al Derecho de la Unión Europea; o

ii) cuando 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;



2. en el caso de una compañía aérea designada por la República de Filipinas:

i) cuando la compañía aérea no sea propiedad mayoritaria y no se encuentre bajo el control efectivo de Filipinas y/o de sus nacionales; o


ii) cuando no haya sido constituida en el territorio de la República de Filipinas y no haya obtenido una licencia con arreglo a la legislación aplicable de la República de Filipinas; o

iii) cuando la República de Filipinas no mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea; o

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

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

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



e) cuando la compañía aérea ya haya sido autorizada a operar en virtud de un acuerdo bilateral entre Filipinas y otro Estado miembro de la Unión Europea que esté ejerciendo derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro y la compañía aérea estuviera eludiendo efectivamente restricciones de derechos de tráfico impuestas mediante ese otro acuerdo; o

f) la compañía aérea designada sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro de la Unión Europea y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre Filipinas y ese Estado miembro de la Unión Europea, y los derechos de tráfico necesarios para llevar a cabo la operación propuesta por dicha compañía aérea no se otorguen, de manera recíproca, a los transportistas designados de Filipinas.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 11 y 12 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, 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 de cada una de las Partes Contratantes, 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 de todos los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

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

- a) las provisiones a bordo de la aeronave embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;
- b) las piezas de recambio, incluidos los motores, 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; y
- d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía aérea, uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por las compañías aéreas designadas.



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 dicho territorio. En tal caso, podrán quedar bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados o reciban otro destino de conformidad con la normativa aduanera.

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

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

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

## ARTÍCULO 6

### TARIFAS AEROPORTUARIAS

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




## ARTÍCULO 7

### TARIFAS

1. Cada Parte permitirá a las compañías aéreas fijar sus propias tarifas para el transporte aéreo.
2. A menos que así lo exijan las leyes y reglamentos nacionales, no se exigirá el registro ante las autoridades aeronáuticas de cada Parte de las tarifas aplicadas por las compañías aéreas.
3. En caso de que la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante no esté conforme con una tarifa propuesta o en vigor para una compañía aérea de la otra Parte, las autoridades aeronáuticas harán lo posible por resolver la cuestión mediante consultas, si así lo solicita cualquiera de dichas autoridades.

## ARTÍCULO 8

### OPORTUNIDADES COMERCIALES

- 
1. A las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá, sobre una base de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte Contratante sus oficinas y representantes, así como el personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario, en relación con la explotación de los servicios convenidos.
  2. Los requerimientos de personal podrán satisfacerse, a opción de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante, bien recurriendo a su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, empresa 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 estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, sobre una base de reciprocidad y con la mínima demora, las necesarias autorizaciones de residencia y trabajo y, cuando se trate de empleados extranjeros no nacionales de países de la UE, la expedición de los correspondientes visados, en su caso, u otros documentos similares a favor de los representantes y del personal a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

4. Cuando circunstancias especiales exijan la entrada o estancia de personal con carácter temporal y urgente, la concesión de las autorizaciones correspondientes, la expedición de los visados y demás documentos requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante serán expedidos, en su caso si procede, con prontitud para no retrasar la entrada de dicho personal en el país en cuestión.

5. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para prestarlos. Mientras los 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 de servicios y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios agentes.

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

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




## ARTÍCULO 9

### LEYES Y REGLAMENTOS

1. Se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante que regulen la entrada o salida de su propio territorio de las aeronaves que presten servicios aéreos internacionales, o que se refieran a la explotación de aeronaves mientras estén en su territorio.
2. Las leyes y reglamentos que regulen la entrada, circulación, permanencia y salida del territorio de cada Parte Contratante de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como la normativa sobre requisitos de entrada y salida del país, inmigración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán 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 los niveles mínimos que puedan establecerse en virtud del Convenio.
  2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho a no reconocer, a efectos del sobrevuelo de su propio territorio y/o el aterrizaje en el mismo, la validez de las licencias y los títulos de aptitud expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.



## ARTÍCULO 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 y aplica eficazmente 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 consideren 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).

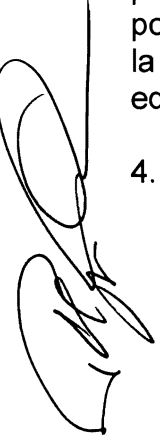
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 16 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante podrá ser objeto, mientras esté en el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

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa de este tipo es motivo de:

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

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

la Parte Contratante que realice la inspección podrá llegar a la conclusión, a efectos del artículo 33 del Convenio, de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron el certificado o licencias correspondientes a dicha aeronave o a su



tripulación, o de que los requisitos según los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales ni superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.

5. En el caso de que el representante de una compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por esa compañía o compañías aéreas, 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.

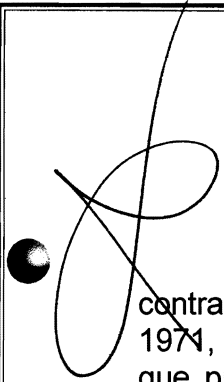
7. Toda medida tomada por una Parte Contratante en virtud de los anteriores apartados 2 ó 6 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.

8. Si el Reino de España designa a una compañía aérea cuyo control reglamentario lo ejerza y mantenga otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares 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 atribuye 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



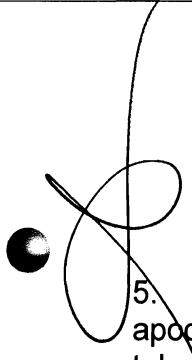
contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991.

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

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio en virtud del Tratado constitutivo 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 puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la salida o permanencia en el territorio de la República de Filipinas, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en dicho país. Para la salida o permanencia en el territorio del Reino de España, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con el derecho de la Unión Europea. 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 los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.



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

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


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

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

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

### **ARTÍCULO 13**

#### **RÉGIMEN FISCAL**



El régimen fiscal aplicable a las compañías aéreas designadas de las Partes Contratantes se regirá por lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y Protocolo entre el Reino de España y la República de Filipinas, firmado en Manila el 14 de marzo de 1989.





## ARTÍCULO 14

### 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. Los servicios convenidos en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo tendrán como objetivo esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.
3. Al explotar los servicios convenidos, la capacidad que ofrezcan las compañías aéreas designadas de cada Parte será la que acuerden las Autoridades Aeronáuticas de las Partes antes de que las compañías aéreas en cuestión comiencen a prestar dichos servicios y, posteriormente, cuando sea necesario.
4. Las frecuencias y horarios establecidos para la explotación de los servicios aéreos convenidos se aprobarán cuando así lo exijan las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dicha operación, a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más breve.
5. En caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más compañías aéreas de la otra Parte Contratante no se ajusta a las normas y principios establecidos en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo 16 del presente Acuerdo, con el fin de examinar las operaciones en cuestión y de determinar de común acuerdo las medidas que se estimen necesarias.



## ARTÍCULO 15

### ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico efectuado por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante en los servicios convenidos con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante, tal y como hayan sido elaboradas y presentadas por las compañías aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales. Cualquier dato estadístico adicional relacionado con el tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes



deseen obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.


## **ARTÍCULO 16**

### **CONSULTAS**

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

## **ARTÍCULO 17**

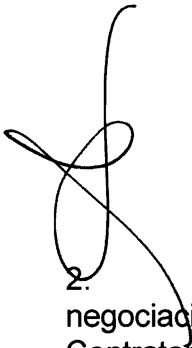
### **MODIFICACIONES**

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta podrá hacerse entre las Autoridades Aeronáuticas, verbalmente o por correspondencia, y se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor de conformidad con el artículo 22.
  2. Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmarse mediante canje de notas por vía diplomática. Las consultas a tal efecto podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia y se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.
- 

## **ARTÍCULO 18**

### **SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

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



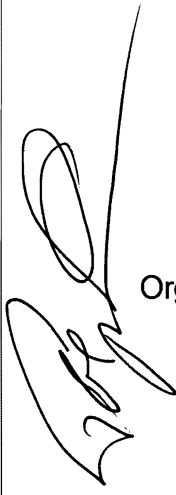
2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante, y un tercero designado por los dos así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

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

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

## **ARTÍCULO 19**

### **REGISTRO**

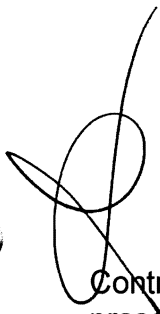


El presente Acuerdo y toda enmienda del mismo se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

## **ARTÍCULO 20**

### **CONVENIOS MULTILATERALES**

En caso de que, con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo, ambas Partes Contratantes llegasen a ser partes en un Convenio o Acuerdo multilateral relativo a las materias reguladas por el presente Acuerdo, las Partes



Contratantes celebrarán consultas para determinar la conveniencia de revisar el presente Acuerdo de forma que se ajuste a las disposiciones de dicho Convenio o Acuerdo multilateral.

## **ARTÍCULO 21**


### **DENUNCIA**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar a la otra Parte Contratante, en cualquier momento, su decisión de denunciar 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, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

## **ARTÍCULO 22**

### **ENTRADA EN VIGOR**

El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última notificación, mediante canje de notas diplomáticas, en que las Partes Contratantes confirmen el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.



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 12 de junio de 2018, en español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA



Jose Luis Abalos Meco  
Ministro de Fomento

POR LA REPÚBLICA DE  
FILIPINAS



Philippe J. Lhuillier  
Embajador de la República  
de Filipinas



## ANEXO I

Al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Filipinas:

### SECCIÓN I

#### CUADRO DE RUTAS


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

Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Filipinas – puntos más allá.

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

Puntos en Filipinas – puntos intermedios – puntos en 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 de la sección I del presente Anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas compañías aéreas.
  2. Los puntos en el territorio de España y los puntos en el territorio de la República de Filipinas especificados en los apartados 1 y 2 de la sección I del presente Anexo, y los puntos intermedios y los puntos más allá establecidos en ambas rutas que se vayan a explotar sin derechos de tráfico de quinta libertad podrán ser seleccionados libremente por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante y se notificarán a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes treinta (30) días antes del inicio de los servicios. Los puntos inicialmente elegidos podrán ser sustituidos de igual manera.
  3. Los puntos intermedios y puntos más allá de las rutas mencionadas que vayan a explotar las compañías aéreas designadas con derechos de tráfico de quinta libertad se acordarán entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
- 



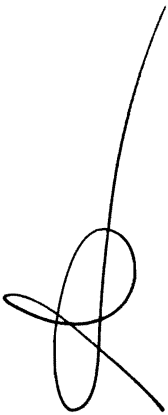
## SECCIÓN II

### CLÁUSULA DE CÓDIGO COMPARTIDO

1. Al explotar u ofrecer los servicios aéreos en las rutas convenidas, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán concertar acuerdos comerciales y/o de cooperación, incluidos, entre otros, los de bloqueo de espacio o código compartido y acuerdos de arrendamiento financiero con compañías aéreas de la otra Parte Contratante, siempre que todas las partes en tales acuerdos dispongan de los permisos correspondientes y los acuerdos cumplan las condiciones previstas en las leyes y reglamentos que las Partes apliquen normalmente a la explotación u oferta de servicios de transporte aéreo internacional. Lo anterior es igualmente aplicable a las rutas internas explotadas a través de la compañía aérea designada de la Parte Contratante en cuestión, siempre que
  - (a) el transportista que explota los servicios en virtud de dichos acuerdos disponga del permiso de explotación correspondiente y
  - (b) en los billetes figure de forma clara para el comprador en el punto de venta qué compañía aérea va a operar realmente cada sector del servicio y con qué compañía o compañías aéreas el comprador entabla una relación contractual. Los servicios prestados en virtud de acuerdos de código compartido por una compañía comercializadora no se computarán como frecuencia.
2. Cuando una compañía aérea designada explote servicios en virtud de acuerdos de código compartido, como compañía aérea operadora, la capacidad explotada se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea, y la capacidad ofrecida por una compañía aérea designada en calidad de compañía aérea comercializadora no se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea.
3. Las compañías aéreas comercializadoras no ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios prestados en virtud de acuerdos de código compartido.
4. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán transferir tráfico entre las aeronaves utilizadas en operaciones de código compartido sin restricciones en cuanto al número, tamaño o tipo de aeronaves, siempre que el servicio esté programado como vuelo de conexión directa, y teniendo en cuenta,

asimismo, que la capacidad explotada a partir del punto de cambio de calibre no deberá exceder de la capacidad explotada hasta dicho punto.

5. Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios que las Partes Contratantes apliquen normalmente a dichas operaciones, como los relativos a la protección e información a los pasajeros, la seguridad, la responsabilidad y cualesquiera otros requisitos que se apliquen generalmente a otras compañías aéreas que realicen tráfico internacional.
6. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante presentarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su estudio y, si procede, su aprobación, los programas y horarios correspondientes a los servicios en cuestión, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el inicio de las operaciones.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long vertical stroke extending upwards.A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'R' followed by several loops and a long vertical stroke extending upwards.