

**ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA
Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA**

El Gobierno Federal de Austria y el Gobierno del República de Cuba, en lo adelante denominados "Las Partes Contratantes", siendo miembros del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Con el deseo de organizar, de manera segura y ordenada los servicios aéreos internacionales y de promover todo lo posible la cooperación internacional con relación a tales servicios; y

Con el deseo de establecer un acuerdo para promover el desarrollo de los servicios aéreos programados entre sus territorios y más allá de estos,

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

DEFINICIONES

A propósito del presente Acuerdo:

a) El término "Convenio" se refiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, incluyendo cualquier anexo adoptado bajo el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los anexos o al Convenio al amparo de los Artículos 90 y 94 (a), así como aquellos anexos y enmiendas que sean aplicables para ambas Partes Contratantes;

b) El término "Autoridades Aeronáuticas", en el caso del Gobierno Federal de Austria, se refiere al Ministerio de Transporte, Innovación y Tecnología; y en el caso del Gobierno de Cuba, se refiere al Ministerio de Transporte; o en ambos casos, a cualquier persona u organismo autorizado a efectuar cualquier función, o funciones similares, desempeñadas en la actualidad por las autoridades mencionadas;

c) El término "Servicios Acordados" se refiere a los servicios aéreos internacionales en la(s) ruta(s) especificadas en el Anexo del presente Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo;

d) El término "Aerolínea Designada" se refiere a cualquier aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente acuerdo;

e) El término "Territorio" significa para la Parte cubana la Isla de Cuba, la Isla de la Juventud y las demás islas y cayos adyacentes, las aguas interiores y el mar territorial en la extensión que fija la Ley, y en correspondencia con el derecho internacional, así como el espacio aéreo que sobre éstos se extiende, sobre los cuales Cuba ejerce su soberanía; y en relación con Austria tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio.

f) A los términos "Servicio Aéreo", "Servicio Aéreo Internacional", "Aerolínea" y "Escala con Fines no Comerciales" se les atribuyen los significados contenidos en el Artículo 96 del Convenio;

g) El término "Ruta Especificada" se refiere a la ruta que se especifica en el Anexo del presente Acuerdo.

h) El término "Capacidad", en relación con servicios acordados, se refiere a la carga útil disponible de la aeronave utilizada en tales servicios, multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave durante un período de tiempo específico en una ruta o parte de una ruta.

i) El término "tarifa" se refiere a los precios a pagar por concepto de transporte de pasajeros, equipaje y carga, y las condiciones bajo las cuales se aplican dichos precios, incluidas las comisiones y remuneraciones adicionales por agencia o venta de documentos de transporte, quedando excluidas la remuneración y las condiciones de transportación del correo;

j) El término "Anexo" se refiere al Anexo del presente Acuerdo según aparece enmendado. El Anexo constituye una parte integral del Acuerdo y todas las referencias al mismo incluirán la referencia al Anexo excepto dónde esté estipulado algo diferente.

k) Las referencias en el presente Acuerdo sobre los ciudadanos de la República de Austria se entenderán como referencias hechas a ciudadanos de los Estados Miembros de Unión Europea.

l) Las referencias en el presente Acuerdo sobre las aerolíneas de la República de Austria se entenderán como referencias a las aerolíneas designadas por la República de Austria.

m) Las referencias en el presente Acuerdo hechas a las aerolíneas de la República de Cuba se entenderán como referencias a las aerolíneas designadas por la República de Cuba.

n) Las referencias en el presente Acuerdo sobre los "Tratados de la UE" se entenderán como referencias hechas al Tratado de la Unión Europea y al Tratado sobre el Funcionamiento del Unión Europea.

ARTÍCULO 2

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorgará a la otra los derechos especificados en el presente acuerdo con el propósito de operar los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo.

2. Según lo dispuesto en el presente Acuerdo, las aerolíneas designadas por cada Parte Contratante se beneficiarán de los siguientes derechos mientras ofrezcan sus servicios en las rutas especificadas:

- a)** El derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar, y
- b)** El derecho de hacer escalas con fines no comerciales en su territorio.
- c)** El derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Anexo para abordar y desembarcar a pasajeros, equipaje y carga, incluido el correo, por separado o combinado, con destino a, o procedente desde punto(s) en el territorio de la primera Parte Contratante.

3. No se considerará ningún elemento del contenido del párrafo (2) para otorgar a las aerolíneas designadas por una Parte Contratante el privilegio de llevar a bordo a pasajeros, equipaje y carga, incluido el correo, por concepto de gratificación o contratación, en el territorio de la otra Parte a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y REVOCACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar aerolíneas con el propósito de ofrecer los servicios acordados en cada una de las rutas especificadas en el Anexo A y de retirarse o modificar tales designaciones. Dichas designaciones se harán por escrito y se enviarán a la otra Parte Contratante a través de la vía diplomática.

2. Al recibo de la designación, y de la solicitud de la aerolínea designada, en la forma y manera establecida para autorizaciones operativas, la otra Parte Contratante concederá las autorizaciones pertinentes con el mínimo de demoras de trámites, siempre y cuando:

- a)** En el caso de que sea una aerolínea que Austria designe:
 - (i) que esté establecida en el territorio de Austria bajo el Tratado que establece la Unión Europea y tenga una licencia operativa válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; y
 - (ii) que el control reglamentario efectivo de la aerolínea sea ejercido y mantenido por el estado miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y que la autoridad aeronáutica competente sea identificada en la designación; y

- (iii) que la aerolínea pertenezca y continúe perteneciendo directamente o por propiedad mayoritaria a Estados miembros de la Unión Europea, o a Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o a ciudadanos de tales Estados; y que dichos Estados y/o ciudadanos de estos Estados la controlen eficazmente en todo momento; y

b) En el caso de que sea una aerolínea que la República de Cuba designe:

- (i) Que tenga su principal oficina en el territorio de la República de Cuba, haya recibido un Certificado de Operador Aéreo válido de un Estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), y posea licencia de conformidad con la ley vigente de la República de Cuba; y
- (ii) que el control reglamentario efectivo de la aerolínea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la CLAC responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y que la autoridad aeronáutica competente sea identificada claramente en la designación; y
- (iii) que la aerolínea pertenezca y continúe perteneciendo directamente o por propiedad mayoritaria a la República de Cuba, o a Estados Miembros de la CLAC, y/o a ciudadanos de tales estados; y que dichos Estados o ciudadanos de estos Estados la controlen eficazmente en todo momento; y

c) Que la aerolínea designada esté calificada para cumplir las condiciones requeridas según las leyes y reglamentos que se aplican normalmente en la operación de los servicios aéreos internacionales por la Parte Contratante tomando en consideración la solicitud o las solicitudes.

3. Cuando se ha designado y autorizado a una aerolínea, la misma puede empezar los servicios acordados, siempre y cuando cumpla con las condiciones del presente acuerdo.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a negar, revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de operaciones de una aerolínea que la otra Parte Contratante designe cuando:

a) en el caso de una aerolínea que Austria designe:

- (i) No esté establecida en el territorio de Austria bajo el Tratado que establece la Unión Europea o no tenga una licencia operativa válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; o
- (ii) El control reglamentario efectivo de la aerolínea no sea ejercido o mantenido por un Estado miembro de la Unión europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica competente no esté claramente identificada en la designación, o
- (iii) La aerolínea designada no pertenezca directamente o por propiedad mayoritaria, o no sea controlada efectivamente por Estados miembros de la Unión Europea, o por Estados miembros del Asociación Europea de Libre Comercio o por ciudadanos de tales Estados; o
- (iv) La aerolínea haya sido designada para que opere bajo un acuerdo bilateral entre la República de Cuba y otro Estado miembro de Unión Europea, y que la República de Cuba pueda demostrarlo ejerciendo los derechos de tráfico, según el presente Contrato, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Unión Europea, evitando la aerolínea las restricciones sobre los derechos de tráfico estipuladas en dicho acuerdo bilateral; o

(v) La aerolínea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Unión Europea y no haya acuerdo bilateral de servicios aeroportuarios entre la República de Cuba y ese otro Estado miembro de la Unión Europea, y los derechos de tráfico de ese otro estado miembro de la Unión Europea hayan sido denegados a esa aerolínea por parte de la República de Cuba; o

b) en el caso de una aerolínea que la República de Cuba designe:

(i) La aerolínea no tenga su principal oficina en el territorio de la República de Cuba o no haya recibido un Certificado de Operador Aéreo legítimo de uno de los miembros de la CLAC, o no posea licencia de conformidad con la ley aplicable de la República de Cuba; o

(ii) El control reglamentario efectivo o de la aerolínea no sea ejercido o mantenido por un Estado miembro de la CLAC responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica competente no esté claramente identificada en la designación; o

(iii) La aerolínea designada no pertenezca directamente o por propiedad mayoritaria, o no sea controlada efectivamente por la República de Cuba o por Estados miembros de la CLAC y/o por ciudadanos de Estados miembros de la CLAC; o

(iv) La aerolínea haya sido designada para que opere bajo un acuerdo bilateral entre Austria y otro Estado miembro de la CLAC, y la Parte austríaca pueda demostrarlo ejerciendo los derechos de tráfico, según el presente Contrato, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Unión Europea, evitando la aerolínea

las restricciones sobre los derechos de tráfico estipuladas en dicho acuerdo bilateral; o

(v) La aerolínea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la CLAC y no haya acuerdo bilateral de servicios aéreos entre Austria y ese otro Estado miembro de la CLAC, y los derechos de tráfico de ese otro Estado miembro de la CLAC hayan sido denegados a esa aerolínea designada por Austria; o

c) La aerolínea no cumpla con las leyes y reglamentos referidas en el presente Acuerdo; o

d) La aerolínea no opere según las condiciones previstas en el presente Acuerdo.

5. A menos que la revocación inmediata, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 4 del presente Artículo sea esencial para evitar violaciones posteriores de las leyes o reglamentos, tal derecho solo se ejercerá después de consultarlo con la otra Parte Contratante.

6. Cualquiera de las Partes Contratantes que haga uso de los derechos contenidos en el párrafo 4 del presente Artículo notificará por escrito a la otra Parte Contratante a través de los canales diplomáticos tan pronto como sea posible las razones de la negación, la revocación o la suspensión, o la imposición de condiciones para la autorización de operaciones de una aerolínea que esta haya designado.

7. En el ejercicio de sus derechos según el párrafo 4 del presente Artículo, las Partes Contratantes no discriminarán las aerolíneas por cuestiones de nacionalidad.

ARTICULO 4

APLICABILIDAD DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante se aplicarán a la navegación y operación de la aeronave de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante durante la entrada, el sobrevuelo, estancia en y partida del territorio de la primera Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante encargada de la entrada, estancia en y partida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o correo, así como las formalidades de la entrada, salida, emigración, inmigración, aduana, salud y cuarentena, se aplicarán a pasajeros, tripulación, carga y correo transportados en la aeronave de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante mientras estén dentro del mencionado territorio.

3. Ante la solicitud de cada Parte Contratante, ambas Partes Contratantes cooperarán en la implementación de las medidas pertinentes para asegurar que solamente se transporten pasajeros con documentos de viaje válidos requeridos para la entrada o el tránsito a través del territorio de la otra Parte contratante.

4. En caso de solicitarlo, cada Parte Contratante facilitará a la otra Parte copias de las leyes y reglamentos aplicables referidas en este Artículo.

ARTÍCULO 5

EXENCION DE DERECHOS ADUANEROS Y OTRAS OBLIGACIONES

1. La aeronave que utiliza(n) la(s) aerolínea(s) designada(s) por las Partes Contratantes en servicios internacionales, así como su equipamiento, el suministro de combustible y lubricantes, y las provisiones de la aeronave (incluida la comida, las bebidas y el tabaco) a bordo de dicha aeronave estarán exentos de todos los derechos aduaneros, honorarios de inspección y otras obligaciones o impuestos a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando este equipamiento y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que se vuelvan a exportar.

2. Asimismo, lo siguiente también estará exento de los mismos derechos aduaneros y obligaciones, con excepción de los honorarios por concepto de los servicios prestados:

(a) Los suministros de la aeronave llevados a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de la mencionada Parte Contratante, para el consumo a bordo de la aeronave destinada a cubrir la ruta especificada de la otra Parte Contratante;

(b) Las Piezas de repuesto introducidas al territorio por cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o la reparación de aeronaves utilizadas en una ruta especificada por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante;

(c) El combustible y los lubricantes destinados a suministrar a las aeronaves que operan en una ruta especificada por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte contratante, incluso si estos suministros se van a utilizar durante el vuelo en el que los mismos fueron transportados a través del territorio de la Parte contratante.

Es posible que se exija que los materiales referidos en las secciones a), b) y c) del presente párrafo se mantengan bajo la supervisión o el control de la aduana.

3. El equipo aerotransportado regular, al igual que los materiales y los suministros a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes se puede descargar en el territorio de la otra Parte Contratante solamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante. En tal caso, pueden supeditarse a la supervisión de dichas autoridades hasta tanto sean reexportados o se disponga de ellos de conformidad con las regulaciones de la aduana.

ARTÍCULO 6 TRIBUTACIÓN

1. Las ganancias de la operación de aeronaves en el tráfico internacional serán gravadas solamente en el territorio de la Parte Contratante donde esté situada la administración efectiva de la empresa.

2. El capital representado por la aeronave operada en el tráfico internacional y por la propiedad mueble perteneciente a la operación de la mencionada aeronave será gravado solamente en el territorio de la Parte Contratante donde esté situada la administración efectiva de la empresa.

3. Cuando exista un Acuerdo especial para evitar la doble tributación de impuestos sobre ganancias y capital entre las Partes Contratantes, se mantendrán las disposiciones de dicho Acuerdo.

ARTÍCULO 7

CARGOS A LOS USUARIOS

1. Ninguna Parte Contratante impondrá o permitirá que se le impongan a las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante cargos a los usuarios que sean mayores que las impuestas a sus propias aerolíneas que ofrecen servicios internacionales similares.

2. Dichos cargos serán justos y razonables, y se impondrán sobre la base de sólidos principios económicos.

ARTÍCULO 8

TRÁFICO EN TRÁNSITO DIRECTO.

Los pasajeros, el equipaje y la carga, incluido el correo en el tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, y que no abandone el área del aeropuerto reservada para tal propósito, con excepción de medidas de seguridad ante la amenaza de interferencia ilegal, como son la violencia y la piratería aéreas, y medidas ocasionales para combatir el tráfico ilícito de drogas, estarán sujetos a un control sencillo. El equipaje, la carga y el correo en el tránsito directo estarán exentos de los impuestos de aduana, obligaciones tributarias y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 9

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas de conformidad con las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante, incluidas, en el caso de la República de Austria, las leyes y los reglamentos de la Unión Europea vigentes serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante con el propósito de ofrecer los servicios acordados, siempre y cuando dichos certificados o licencias hayan sido emitidas o validadas, de conformidad con normas semejantes o superiores a las mínimas establecidas en el Convenio de Chicago.

2. Lo dispuesto en el Párrafo 1) también se aplica a una aerolínea designada por Austria cuyo control regulador lo ejerza y lo mantenga otro Estado miembro de la Unión Europea.

3. Lo dispuesto en el Párrafo 1) también se aplica a una aerolínea designada por la República de Cuba cuyo control regulador lo ejerza y lo mantenga otro Estado miembro de la CLAC.

4. Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer certificados de competencia y licencias otorgadas o validadas a sus propios ciudadanos para vuelos sobre su propio territorio por la otra Parte Contratante o por cualquier otro estado.

ARTÍCULO 10

TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada aerolínea establezca las tarifas de los servicios aéreos de conformidad con las consideraciones comerciales de mercado.

La intervención de las Partes se limitará a:

- a)** la prevención de tarifas o prácticas excesivamente discriminatorias;
- b)** la protección a consumidores de tarifas excesivamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante o a prácticas concertadas entre aerolíneas; y
- c)** la protección a aerolíneas de tarifas artificialmente bajas debido a subsidios o apoyo gubernamentales directos o indirectos.

2. No se requerirá archivar las tarifas establecidas para los servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes Contratantes. A pesar de lo anterior, si se solicita, las aerolíneas de las Partes Contratantes continuarán ofreciendo acceso inmediato a la información sobre tarifas anteriores, existentes y propuestas a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes en un modo y formato aceptable para dichas autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 11

REPRESENTACIÓN Y ACTIVIDADES COMERCIALES

1. Las aerolíneas que cada una de las Partes Contratantes designe estarán autorizadas a:

a) Abrir oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción de la transportación aérea y la venta de billetes de avión, así como, de conformidad con la legislación de esta otra Parte Contratante, otras facilidades requeridas para el transporte aéreo;

b) Traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante - de conformidad con la legislación de dicha otra Parte Contratante relacionada con la entrada, la residencia y el empleo - a comerciales, técnicos, directivos, operativos y otros especialistas requeridos para ofrecer los servicios de transportación aérea; y

c) Tener participación directa en las ventas de transportación aérea en el territorio de la otra Parte Contratante, según el criterio de las aerolíneas, a través de sus agentes autorizados.

2. Las autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarán las medidas pertinentes para asegurar que la representación de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante pueda ejercer sus actividades de forma ordenada.

3. Las aerolíneas designadas por cada Parte Contratante tendrán el derecho de vender billetes aéreos, en el territorio de la otra Parte Contratante, y cualquier persona podrá comprar sus billetes (en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de otros países) de conformidad con las regulaciones de cambio de divisas vigentes.

ARTÍCULO 12

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Asistencia en tierra.

Cada aerolínea designada tendrá el derecho de suministrar su propia asistencia en tierra ("auto asistencia") en el territorio de la otra Parte Contratante, o a contratar estos servicios ("asistencia por parte de terceros"), en su totalidad o en parte, según su deseo, con cualquiera de los proveedores autorizados para ofrecer tales servicios. Cuando las leyes y los reglamentos aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte Contratante prohíban o limiten la libertad de contratar estos servicios o servicios de auto asistencia, cada aerolínea designada será tratada sin discriminación con respecto a su acceso a los servicios de auto asistencia y de asistencia en tierra suministrados por un proveedor o proveedores.

La "auto asistencia" se refiere a una situación en la que el usuario aeroportuario se suministra directamente una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra y no formaliza contrato de ningún tipo con terceras partes para el suministro de dichos servicios; en el sentido de esta definición, los usuarios aeroportuarios entre sí no se considerarán terceros cuando:

- a)** Una Parte posea la mayoría en la otra, o
- b)** Un solo órgano posea la mayoría de cada uno.

2. Arrendamiento

De conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales de ambas Partes, las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho a suministrar los servicios acordados utilizando aeronaves con o sin tripulación rentadas a cualquier arrendador, incluidos terceros países, siempre y cuando todos los participantes en dichos

convenios reúnan las condiciones previstas en las leyes y regulaciones normalmente aplicadas por las Partes a tales convenios.

Ninguna de las Partes exigirá a las aerolíneas rentar sus equipos para poseer los derechos de tráfico en el marco del presente Acuerdo.

3. Código compartido

Durante operación o prestación de servicios de conformidad con el presente Acuerdo, cualquier aerolínea designada perteneciente a una de las Partes puede formalizar arreglos comerciales cooperativos, como convenios de reserva de capacidad, o acuerdos de código compartido con:

- a)** cualquier aerolínea o aerolíneas de las Partes; y
- b)** cualquier aerolínea o aerolíneas pertenecientes a terceras Partes; y
- c)** cualquier proveedor de transporte, ya sea marítimo o aéreo;

Siempre y cuando i) la aerolínea operativa cuente con los derechos de tráfico requeridos y ii) las aerolíneas comerciales tengan los derechos necesarios de rutas subyacentes y iii) los acuerdos cumplan con los requisitos de seguridad y competencia aplicados normalmente para tales acuerdos. Con respecto al transporte de pasajeros vendido en código compartido, el comprador será informado en el punto de venta, o en todo caso, antes de abordar, qué proveedores de transporte operarán en cada sector del servicio.

ARTÍCULO 13

CONVERSIÓN Y TRANSFERENCIA DE INGRESOS

Cada Parte Contratante concederá a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante el derecho de transferir libremente a su territorio nacional el exceso de las sumas de ingresos sobre los gastos de conformidad con las regulaciones de cambio de divisas extranjeras vigentes en el territorio en el cual los ingresos fueron adquiridos. La conversión de ingresos de las aerolíneas designadas de una Parte Contratante a la moneda nacional de la otra Parte Contratante se hará de conformidad con la regulación de cambio de divisas extranjeras vigente.

ARTÍCULO 14

COMPETENCIA JUSTA

1. Cada Parte Contratante ofrecerá oportunidades justas e iguales a las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes para competir en el servicio de transporte aéreo internacional contenido en el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante permitirá que cada aerolínea designada determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que brinda sobre la base de las consideraciones de mercado. En consecuencia con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronave operadas por las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante, excepto por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales bajo las condiciones uniformes según el Artículo 15 del Convenio.

3. Las aerolíneas designadas por una Parte Contratante pueden recibir instrucciones de presentar sus programas de vuelo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta

de su introducción. Se aplicará el mismo procedimiento para cualquier modificación.

En casos especiales este límite de tiempo podría reducirse previo consentimiento de las autoridades mencionadas.

4. Ninguna de las Partes Contratantes permitirá que su(s) aerolínea(s) designada(s), ya sea de conjunto con cualquier otra aerolínea o aerolíneas, o por separado, abusen del poder de mercado de forma tal que debilite severamente o excluya, o es posible que debilite severamente o excluya a alguna aerolínea de la competencia de una ruta.

5. Ninguna de las Partes Contratantes proveerá o permitirá subsidio o ayuda del estado para su(s) aerolínea(s) designada(s) que afecte negativamente las oportunidades justas y equitativas de las aerolíneas de la otra Parte Contratante de competir en la transportación aérea internacional.

6. Subsidio o ayuda del Estado se refiere a la ayuda a una aerolínea designada sobre una base discriminatoria, de manera directa o indirecta, por parte del Estado o por un organismo público o privado designado o controlado por el Estado. Sin limitación, podría incluir la compensación de pérdidas operacionales; el suministro de capital, subvenciones o préstamos no reembolsables en condiciones privilegiadas; el otorgamiento de ventajas financieras por concepto de ganancias precedentes o la recuperación de las sumas adeudadas; la renuncia de un retorno normal de fondos públicos utilizados; las exenciones de impuestos; la compensación de cargas económicas impuestas por las autoridades públicas; o el acceso discriminatorio a instalaciones aeroportuarias, los combustibles u otras facilidades razonables necesarias para el normal funcionamiento de los servicios aéreos.

7. Cuando una Parte Contratante disponga subsidio o ayuda del Estado a una línea aérea designada por razón de servicios operados de conformidad con el presente Acuerdo, exigirá a esa aerolínea que identifique con claridad y por separado el subsidio o ayuda en sus cuentas.

8. Si una Parte Contratante tiene preocupaciones fundamentadas de que sus líneas aéreas designadas están siendo víctimas de prácticas discriminatorias o injustas, o que un subsidio o ayuda se está considerando o se está prestando por la otra Parte Contratante que afectaría o está afectando negativamente la oportunidad justa y equitativa de las aerolíneas de la primera Parte Contratante para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional, tendrá esta el derecho de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo por parte de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o de revocar la autorización de operación, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de estos derechos.

ARTÍCULO 15

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad operacional en cualquier área relacionada con la tripulación aérea, la aeronave o su operación aprobada por la otra Parte Contratante. Estas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.

2. Si, luego de dichas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente las normas de seguridad operacional en alguna de las áreas que son al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sobre esas conclusiones y sobre las medidas que considera necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y la otra Parte Contratante deberá tomar las medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento por la otra Parte Contratante para tomar las medidas apropiadas dentro de los quince (15) días siguientes o en el plazo mayor que se haya acordado,

será motivo de la aplicación del párrafo (5) del artículo 3 (designación y revocación) del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se ha acordado que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante que vuele hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras permanezcan en el territorio de la otra Parte Contratante, estar sujetas a un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación, como el estado visible de la aeronave y su equipo (en este artículo titulado "inspección en rampa"), siempre y cuando la actividad no dé lugar a una demora innecesaria.

4. En el caso de que la mencionada inspección en rampa o el conjunto de inspecciones en rampa dieran lugar a:

a) Serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o

b) Serias preocupaciones sobre la falta de un mantenimiento y una administración eficaces de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

La Parte Contratante que efectúa la inspección, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, podrá concluir que los requisitos a partir de los cuales el certificado o las licencias de dicha aeronave, o de la tripulación de la aeronave, se habían expedido o validado, o las exigencias bajo las cuales funciona esa aeronave, no son iguales o no están por encima de las normas mínimas establecidas por el Convenio.

5. En caso de que el acceso, a los efectos de llevar a cabo una inspección en rampa de una aeronave operada por, o en nombre de la(s) línea(s) aérea(s) de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo (3) del presente Artículo sea denegada por un representante de esa(s) línea(s) aérea(s), la otra Parte Contratante podrá inferir que las graves preocupaciones mencionadas en el párrafo (4) del presente Artículo están presentes y sacará las conclusiones que se mencionan en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte Contratante de inmediato en caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, un grupo de inspecciones en rampa, una negativa de acceso para una inspección en rampa, una consulta o cualquier otra razón, que es esencial la adopción de una medida inmediata para la seguridad operacional de la operación de la línea aérea.

7. Cualquier medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos anteriores (2) o (6) se suspenderá una vez que la razón para la adopción de dicha medida deje de existir.

8. Cuando la República de Austria haya designado una aerolínea cuyo control regulatorio sea ejercido y mantenido por un Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente artículo se aplicarán por igual en la adopción, el ejercicio o el mantenimiento de las normas de seguridad operacional por ese otro Estado Miembro de la Unión Europea, y en relación con la autorización de explotación de esa aerolínea.

9. Cuando la República de Cuba haya designado una compañía aérea cuyo control regulatorio lo ejerza y lo mantenga otro Estado Miembro de la CLAC, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente Artículo se aplicarán por igual en la adopción, el ejercicio o el mantenimiento de las normas de

seguridad por ese otro Estado Miembro de la CLAC y en relación con la autorización de explotación de esa compañía aérea.

ARTÍCULO 16

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. En consonancia con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo.

2. Las Partes Contratantes procederán, en particular, de conformidad con lo dispuesto en:

- a)** El Convenio sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963;
- b)** El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970;
- c)** El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971;
- d)** El Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988;
- e)** El Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos con Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991;

y cualquier otro acuerdo multilateral rector sobre seguridad de la aviación vinculante entre ambas Partes Contratantes.

3. Las Partes Contratantes deberán, en sus relaciones mutuas, proceder de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio de Chicago, en la medida en que dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los operadores de las aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tienen su centro de actividad principal o residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso de la República de Austria, los operadores de las aeronaves que están establecidas en su territorio, bajo los Tratados de la UE, y tienen Licencias de Explotación válidas con arreglo al Derecho de la Unión Europea; asimismo, en el caso de la República de Cuba, los operadores de aeronaves que estén establecidas en el territorio de cualquier Estado miembro de la CLAC y tengan Licencias de Explotación Válidas de ese Estado. Los operadores de aeropuertos situados en los territorios de ambas Partes Contratantes actúan de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Las Partes Contratantes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria a la otra para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

5. Cada Parte Contratante coincide en que se exigirá a los operadores de aeronaves que sigan durante la salida y mientras se encuentren en el territorio de la otra Parte Contratante, las disposiciones de seguridad de la aviación, de conformidad con la legislación vigente en el país, incluido, en el caso de la República de Austria, el Derecho de la Unión Europea.

6. Cada Parte Contratante garantizará que las medidas adecuadas se apliquen efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los

pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la carga.

7. Cada Parte Contratante, también favorablemente predispuesta a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante, sobre medidas especiales de seguridad de la aviación razonables para afrontar una amenaza determinada.

8. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas pertinentes destinadas a resolver rápidamente y de forma segura dicho incidente o amenaza.

9. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones de seguridad de la aviación en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. De no llegar a un acuerdo satisfactorio en el periodo de un (1) mes a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá motivo de aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 del presente Acuerdo (designación y revocación). Si es requerido por una emergencia grave, cualquiera de las Partes Contratantes podrá adoptar las medidas provisionales antes de la expiración de un período de un mes.

ARTÍCULO 17

PROVISIÓN DE ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante facilitarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a petición de éstos, las estadísticas que puedan ser razonablemente necesarias con fines de información de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 18

CONSULTAS

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante se consultarán entre sí periódicamente, con el fin de garantizar una estrecha cooperación sobre todas las cuestiones relacionadas con la interpretación y aplicación del presente Acuerdo, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes.
2. Dichas consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de solicitud de una Parte Contratante.

ARTÍCULO 19

MODIFICACIONES

1. Si una de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna disposición de este acuerdo, podrá en cualquier momento solicitar consultas con la otra Parte Contratante. Tales consultas (que pueden prepararse a través de las discusiones entre las autoridades aeronáuticas), comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud, salvo que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período.

2. Las modificaciones acordadas deberán ser aprobadas por las Partes Contratantes y entrarán en vigor el primer día del segundo mes siguiente al mes en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente a través del intercambio de notas diplomáticas que los requisitos para su entrada en vigor, con arreglo a sus respectivos procedimientos legales, se han cumplido.

3. Las modificaciones al anexo de este Acuerdo podrán acordarse directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrarán en vigor cuando se confirmen mediante un intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 20

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surge una controversia entre las Partes Contratantes con relación a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes tratarán en primer lugar de resolverla mediante negociaciones.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo por la vía de la negociación, podrán acordar someter la controversia a la decisión de un árbitro, o podrán someter la controversia, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno que será nombrado por cada Parte Contratante y el tercero designado por los dos así nombrados.

3. Cada una de las Partes Contratantes deberá designar un árbitro en un plazo de sesenta (60) días desde la fecha de recepción por una de las Partes Contratantes de una notificación de la otra Parte a través de la vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado en un plazo adicional de sesenta (60) días.

4. Si una de las Partes Contratantes no nombra un árbitro en el plazo especificado o el tercer árbitro no ha sido designado dentro del plazo establecido, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe a un árbitro o árbitros, según requiera el asunto. En tal caso, el tercer árbitro será un ciudadano de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar donde se llevará a cabo el arbitraje. Si el Presidente considera que dicho individuo es nacional de un Estado, que no puede ser considerado como neutral en la controversia, el Vicepresidente más antiguo que no esté descalificado por ese motivo hará los nombramientos. El tribunal arbitral tomará su decisión por mayoría de votos.

5. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar toda decisión tomada de conformidad con el párrafo (2) del presente Artículo.

6. Si, y siempre que cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla cualquier resolución dada en el párrafo (2) del presente Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante en defecto o para una línea aérea designada de forma predeterminada.

7. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados a partes iguales por las Partes Contratantes. Los gastos incurridos por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del párrafo (4) del presente Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.

ARTÍCULO 21

TERMINACIÓN

1. Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación deberá comunicarse simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. Dicho Acuerdo se terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada de mutuo acuerdo antes del vencimiento de dicho plazo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que notificación ha sido recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación.

ARTÍCULO 22

REGISTRO

El presente Acuerdo y sus modificaciones serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 23

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente al mes durante el cual ambas Partes Contratantes hayan terminado de notificarse entre sí mediante un intercambio de notas diplomáticas que los requisitos para su entrada en vigor con arreglo a sus respectivos procedimientos legales se han cumplido.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Hecho en duplicado en La Habana el día 16 de diciembre de 2015 en idiomas alemán, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En el caso de diferencias en la interpretación de las disposiciones del presente Acuerdo, el texto en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO FEDERAL
AUSTRIACO**

Alois Stöger m.p.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CUBA**

Adel Yzquierdo Rodríguez m.p.

A N E X O

Sección I:

- A. La aerolínea (s) designada por Austria tendrá derecho a la explotación de servicios aéreos en ambas direcciones en las rutas especificadas a continuación:

Puntos de Origen:	Puntos intermedios:	Puntos de destino:	Puntos más allá:
Puntos en Austria	Cualquier punto	Puntos en Cuba	Cualquier punto

- B. La(s) aerolínea(s) designada(s) por la parte de Cuba tendrá derecho a la explotación de servicios aéreos en ambas direcciones en las rutas especificadas a continuación:

Puntos de Origen:	Puntos intermedios:	Puntos de destino:	Puntos más allá:
Puntos in Cuba	Cualquier punto	Puntos en Austria	Cualquier punto

Sección II:

Todos los puntos intermedios y los puntos más allá pueden ser servidas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante, sin ejercer derechos de tráfico de quinta libertad.

El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad puede ser acordada por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Sección III:

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes podrá(n), en cualquiera o en todos los vuelos, omitir llamar a cualquiera de los puntos intermedios o más allá, siempre y cuando los servicios convenidos en esta ruta comiencen y terminen en el territorio de esa Parte Contratante.