

els acords bilaterals i la seva influència en la creació d'enllaços aeris més enllà de la UE

el cas de l'aeroport de barcelona



Cambra de Comerç
de Barcelona

estudi
■ llotja

INFRASTRUCTURES I TERRITORI

els acords bilaterals i la seva influència en la creació d'enllaços aeris més enllà de la UE

el cas de l'aeroport de barcelona

gener de 2009



Cambrà de Comerç
de Barcelona

estudi
■ llotja

INFRAESTRUCTURES I TERRITORI

Els acords bilaterals i la seva influència en la creació d'enllaços aeris més enllà de la UE.

El cas de l'aeroport de Barcelona

Realitzat amb la col·laboració de la Direcció General d'Aviació Civil del ministeri de Foment

Barcelona, gener de 2009

Preu: 18 € (IVA inclòs)

© Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

Supervisió general:

Salvador Curcoll
Cambra de Comerç de Barcelona

Direcció de l'informe:

Òscar Oliver
Gestió i Promoció Aeroportuària, SA (GPA)

Elaboració de l'informe:

Xavier Requejo (GPA)
Albert Contra (GPA)

Direcció editorial:

Cambra de Comerç de Barcelona

Disseny gràfic:

Toni Fresno
Cambra de Comerç de Barcelona

Autoedició i fotocomposició:

Anglofort, SA

Impressió i producció:

Ingoprint, SA

ISBN: 84-95829-54-1

Depòsit legal: B-16.131-2009

Índex

Presentació	5
Resum executiu	7
Glossari	11
1. Introducció. El perquè d'aquest informe	15
2. La regulació del trànsit aeri mundial: els acords bilaterals entre estats sobirans	17
2.1 Les llibertats de l'aire	19
3. La Unió Europea i el trànsit aeri internacional	21
3.1 Canvis històrics: liberalització del mercat intern i extern de la UE	21
3.1.1 El mercat intern	21
3.1.2 El mercat extern	23
4. Legislació espanyola internacional	29
4.1 Breu història del mercat aeri espanyol	30
4.2 Taula dels acords bilaterals existents entre Espanya i tercers països	33
4.3 Els acords bilaterals i l'aeroport de Barcelona	45
5. Conclusions	47
Bibliografia	51
Annex	53

Presentació

L'informe *Els acords bilaterals i la seva influència en la creació d'enllaços aeris més enllà de la UE* té com a objectiu analitzar un aspecte clau de la regulació del trànsit aeri, el que fa referència a la creació d'enllaços aeris de llarga distància (més enllà de la UE) d'Espanya amb països tercers. Aquesta regulació intervé de manera directa en el procés de creació de noves rutes aèries des de l'aeroport del Prat.

L'anàlisi de la legislació europea i l'espanyola que s'efectua en aquest informe és especialment d'utilitat per conèixer el marc regulador a l'hora d'impulsar un aeroport com el de Barcelona: el Prat com a punt d'origen i destinació dels enllaços aeris amb tercers països de fora de la UE. En aquest sentit, l'estudi dels acords bilaterals que actualment l'Estat espanyol té vigents esdevé un mecanisme necessari per detectar les oportunitats i els inconvenients que es pot trobar al Prat per establir noves rutes aèries.

L'informe duu a terme una avaluació detallada de la funció dels acords bilaterals en els enllaços aeris i dels procediments que se segueixen perquè entrin en vigor. S'hi aborda també la qüestió, no sempre prou coneguda, de les llibertats de l'aire, un conjunt de drets que fan de marc general per als països signants de l'OACI (Organització de l'Aviació Civil Internacional). S'hi analitza igualment el paper de la Unió Europea en l'afavoriment de les condicions per a la millora de la mobilitat aèria entre els estats membres. Finalment, s'hi desenvolupa la situació de la legislació espanyola en matèria de transport aeri internacional i s'hi analitza la situació de Barcelona en aquest sentit.

Amb aquest informe, la Cambra de Comerç de Barcelona pretén contribuir al coneixement de la situació actual del transport aeri internacional i, de manera rellevant, el que això suposa per a la promoció de nous enllaços aeris de Barcelona amb la resta del món.

Miquel Valls Maseda

President de la Cambra Oficial de Comerç,
Indústria i Navegació de Barcelona

Resum executiu

Els acords bilaterals de serveis aeris són **acords entre dos estats sobirans que regulen el trànsit aerí regular entre ells**. Si no hi ha un acord bilateral entre dos estats, no es poden establir vols comercials regulars entre ells legalment de manera regular. Un acord bilateral conté moltes clàusules, però les principals són:

- Nombre de **companyies**, establertes a cada país, que poden operar la ruta.
- Amb quantes **freqüències** es pot volar la ruta.
- Quins **aeroports** s'estableixen per volar entre els dos països (normalment es limita l'aeroport de destí, on s'atterra, però no l'aeroport d'origen, on s'enlaira el vol).

Existeixen diverses **llibertats de l'aire**. Cada llibertat de l'aire inclou distintes possibilitats operatives. Les dues primeres llibertats (sobrevol i parada tècnica) són pràcticament universals a dia d'avui. La tercera i quarta llibertats (possibilitat de desembarcar i embarcar passatgers en un tercer país) tendeixen a atorgar-se simultàniament en els acords bilaterals entre països. La cinquena llibertat atorga el dret de realitzar vols de connexió des del tercer país, i és la màxima llibertat comú. Les llibertats de la sisena a la novena són variacions sobre les anteriors, amb un grau de llibertat cada cop superior. La novena llibertat atorga el dret de transportar passatgers o càrrega dins d'un tercer país sense continuar el servei fins al país propi (cabotatge). Aquest cas (novena llibertat) és el màxim grau de llibertat assolible actualment.

Quan dos estats negocien un acord bilateral, qui té la competència de negociar l'acord bilateral és, normalment, els ministeris de Transport d'ambdós països. Això és així perquè són aquests els que tenen el coneixement tècnic necessari per regular i implementar l'acord. Aquest procés acaba amb una **rúbrica** de l'acord. No obstant això, en tractar-se d'un acord entre estats sobirans, únicament tenen capacitat per signar-lo el Rei, el president del Govern, el ministre d'Afers Exteriors o una persona a la qual aquest últim delegui l'esmentada capacitat. Addicionalment, els acords contenen clàusules que són competència d'altres ministeris. **Fins que l'acord no ha rebut el vistiplau de tots els ministeris implicats dels dos països no es pot signar i publicar com a document oficial. Aquest procés pot durar anys i un acord bilateral pot no arribar a signar-se mai.**

No obstant això, un acord bilateral s'aplica administrativament des del moment en què es rubrica: **en l'àmbit operatiu, s'aplica igualment.**

També hi pot haver **autoritzacions extraordinàries extrabilaterals** que permeten volar entre dos països o aeroports encara que no existeixi acord bilateral o l'existent no permeti operar aquesta ruta concreta.

Un acord bilateral, quant a acord entre estats sobirans, es negocia entre ells. De tota manera, existeix la possibilitat que la Comissió Europea (CE), amb poders atorgats pels

estats de la UE per negociar amb ells, negociï un acord multilateral anomenat vertical que substitueixi els acords bilaterals de tots els estats membres de la UE amb aquell tercer Estat.

El Reglament de la UE 847/2004 va determinar que els acords bilaterals existents han d'adaptar-se a la legislació europea amb la inclusió d'unes **clàusules de designació comunitària** que respectin el dret d'establiment de les companyies aèries en qualsevol país de la UE i garanteixin la no-discriminació entre companyies europees. Aquesta adaptació es pot realitzar de diverses maneres:

- Renegociació de l'acord bilateral entre els dos països signants per tal d'incloure-hi les clàusules de designació comunitària.
- Horitzontal: la UE negocia per la seva banda amb un tercer país i acorden algunes clàusules (les de designació comunitària) que s'incorporen als acords bilaterals entre els estats membres i el tercer país; es renegocien tots els acords alhora i es modifica cada acord concret amb les clàusules acordades. Aquesta modificació fa referència a **companyies**.
- Vertical (global): la UE rep poders de representació de tots els estats membres de la UE per negociar o renegociar conjuntament amb tots els estats membres els acords bilaterals. El nou acord entre la Comunitat i els estats membres i el tercer país reemplaça els acords preexistents i institueix un cel comú entre ambdues parts. Aquest seria el cas del recent acord entre la UE i els EUA. Aquestes modificacions/acords fan referència a **companyies, aeroports** i a molts altres temes.

A més a més d'aquestes possibilitats, existeix el **cel únic europeu**, l'espai aeri sense restriccions per a les companyies i aeroports del sistema que hi ha a Europa (vegeu llibertats de l'aire). Aquest espai aeri s'està ampliant a tercers països veïns de la UE, com ara el Marroc i els països propers de l'antiga URSS, per mitjà de la negociació d'acords verticals.

Després de la Segona Guerra Mundial, la majoria de països van apostar per unes poques **companyies aèries, d'alta capitalització estatal**, per operar al seu mercat aeri en situació de monopoli (conegudes com a **companyies de bandera**). En el cas espanyol, les companyies triades van ser **Iberia** per als vols regulars i **Aviaco** per als vols xàrter. Els vols entre països han experimentat una **progressiva liberalització** des dels anys seixanta; s'ha liberalitzat primer el mercat dels vols xàrter, després el mercat dels vols regulars internacionals i, finalment, el mercat aeri regular domèstic. La màxima liberalització es dona entre els països de la UE. La **legislació espanyola** i el **sistema aeroportuari espanyol** han anat adaptant-se a les necessitats del transport aeri existent.

El model d'operació d'Iberia està basat en el *hub and spoke*, en què un node central *hub* rep passatgers dels altres aeroports d'una xarxa de vols de curt radi (*spokes*) per alimentar els vols de llarg radi que operen des de l'aeroport central. En el cas d'Iberia, l'aeroport *hub* és **Madrid-Barajas**.

El ministeri de Foment d'Espanya busca aconseguir (com a mínim) que els acords bilaterals incloguin el següent: liberalització dels drets de trànsit de tercera i quarta llibertats, obertura total (liberalització) dels aeroports de destinació i del nombre de companyies (designació múltiple de companyies) que poden operar la ruta. L'assoliment d'aquests termes es fan sempre des del punt de vista de la **reciprocitat**: si l'altre Estat

no atorga els mateixos drets a les companyies espanyoles (o amb seu a Espanya), Espanya no concedirà tots els drets a les companyies amb base a l'altre Estat. També es persegueix incorporar-hi les clàusules que fan de l'acord un document legal dins de la legislació europea (DOUE, 847/2004).

L'objectiu a assolir, segons fonts del ministeri de Foment, és que les **companyies espanyoles** puguin volar a tercers països, i que el **turisme** internacional pugui arribar a Espanya sigui quin sigui l'aeroport de destinació que es vulgui fer servir. Sovint, els acords bilaterals signats posen com a prioritat un aeroport o un altre segons les **preferències de les companyies** que pensen a obrir-hi una ruta.

Espanya té un total de **80 acords bilaterals vigents** amb tercers països, a dia d'avui, a més dels acords amb els països membres de la UE que, en trobar-se liberalitzat el transport aeri europeu per les companyies aèries comunitàries, ja no són necessaris. El principi bàsic dels acords és el de la sobirania de cada Estat sobre el seu territori; per tant, per principi, les companyies de cada Estat poden operar des de cap a qualsevol aeroport en el seu territori. El que s'estableix en l'acord bilateral és a quins aeroports es pot operar en el territori de l'altre Estat. Això vol dir que les companyies espanyoles sempre poden operar des de cap a Barcelona si així ho desitgen, però que les companyies del tercer país estan subjectes a operar als aeroports que s'estableixin en l'acord. D'aquests 80 acords, 42 permeten el vol de companyies de tercers països entre Barcelona i el tercer Estat, 15 ho permetrien si l'altre Estat ho sol·licités i 23 no ho permetrien sense un canvi en l'acord bilateral. **Els acords majoritaris són els que especifiquen la possibilitat de volar entre un aeroport d'un tercer Estat i Barcelona**, ja sigui especificant-ho directament o amb la inclusió de Barcelona en un àmbit geogràfic major («tots els aeroports d'Espanya» o «tots els aeroports europeus»). La major part dels acords que no contempen la possibilitat de volar entre un tercer Estat i Barcelona es troben a l'Àfrica subsahariana.

Dels 23 acords que posen traves a un vol amb Barcelona, 20 inclouen **Madrid** com un dels aeroports especificats. D'aquests, 13 inclouen Madrid com a única destinació possible.

- En la situació present, amb la consigna donada per part del Govern d'Espanya d'obertura dels quadres de rutes a tots els aeroports espanyols, **no hi ha cap política per afavorir un aeroport concret en detriment d'altres infraestructures aeroportuàries per part de l'administració aèria espanyola**. Si una companyia vol volar des d'un aeroport català o a un aeroport català des d'un país tercer, la Direcció General d'Aviació Civil promourà la modificació de l'acord bilateral, tot i que pot ser un procés llarg i de resultat incert, atès que es tracta d'una negociació amb un altre Estat.
- La manca d'enllaços de llarg radi des de l'aeroport de Barcelona no s'ha d'associar tant a qüestions legislatives, sinó a **límits de les companyies que hi operen**: el fet que una companyia tan potent com les companyies de bandera europees no hi operi amb una estructura de tipus *hub & spoke* limita el seu creixement intercontinental molt més que la legislació vigent.

Glossari

Acord bilateral de transport aeri. Acord signat entre dos estats per permetre el vol d'avions civils entre els seus territoris. L'acord defineix quines companyies de cada país poden volar entre els dos països signants, a quins aeroports de cada país poden aterrar, amb quantes freqüències poden operar la ruta i altres paràmetres que defineixen el vol entre els dos països. En principi, tots els acords bilaterals de transport aeri han d'estar registrats per l'Organització Internacional d'Aviació Civil (OACI; vegeu més endavant).

Acord horitzontal o de cels oberts. Acord signat entre la Unió Europea (UE) i un país tercer on tots els acords bilaterals preexistents entre estats Membres i el país tercer s'adaptin de forma conjunta al dret comunitari. Aquest tipus d'acord només afecta les companyies que poden operar les rutes. Els acords preexistents adaptats al dret comunitari permeten que totes les companyies d'un Estat de la UE que es registrin en un altre Estat de la UE puguin beneficiar-se de l'acord bilateral d'aquest altre Estat de la UE amb el tercer país.

Acord vertical, global o de cels comuns. Acord signat entre la Unió Europea (UE) i un tercer país amb l'objectiu d'obrir completament els respectius espais aeris nacionals a les companyies aèries d'ambdós signants de l'acord i permetre el trànsit entre els aeroports de la UE i els del país tercer. El nou acord reemplaça els acords preexistents entre els diferents estats membres i el tercer país en el cas d'existir prèviament. Aquest acord permet a qualsevol companyia aèria de la UE o del tercer país volar entre qualsevol punt (aeroport) de la Unió i qualsevol punt del tercer país. Aquest tipus d'acord afecta tant les companyies aèries com els aeroports d'origen i destinació. L'acord d'*Open Skies* entre la UE i els EUA és un acord d'aquest tipus.

Companyia de bandera. Aquesta definició és herència de l'època en què els estats tendien a tenir una (o diverses) companyies aèries en propietat o en règim de prioritat sobre altres operadors aeris. Aquestes companyies tendien a tenir l'exclusivitat d'operar vols interiors al seu país, i avantatges per operar vols internacionals des del seu país d'origen. Des de l'inici de la liberalització del sector aeri i la privatització de la majoria d'aquestes companyies als estats occidentals, s'ha adoptat aquesta denominació per definir de manera àmplia tot operador aeri que gaudeix d'una posició dominant en el seu mercat d'origen, o amb referència a les companyies que han estat en el passat companyies de bandera. Sovint són la mateixa cosa. En molts casos, tendeixen a continuar gaudint d'una posició dominant quant a cobertura del mercat i en la seva relació amb els òrgans de govern a causa del seu pes específic al mercat aeri nacional.

Companyia 'Low Cost'. Companyia aèria que generalment ofereix tarifes baixes a canvi d'eliminar certs serveis que tradicionalment s'ofereixen als passatgers. Aquestes

companyies normalment ofereixen un alt nombre de freqüències de vol entre dos destins amb vols *point to point* (sense possibilitats de connexió) a preus reduïts.

Espai aeri comú o cel únic (UE). Acord entre dos o més països que atorga el dret de transportar passatgers o càrrega dins d'un tercer país sense continuar el servei fins al país propi. Aquest cas és el màxim grau de llibertat assolible a dia d'avui. La UE és l'únic cas realment rellevant d'aquest tipus d'acord.

'Hub'. Aeroport de mida considerable del qual surten i al qual arriben vols regulars de llarg recorregut realitzats mitjançant avions de gran capacitat. Aquests grans aeroports tenen enllaços amb aeroports secundaris de menor mida (generalment) servits per avions d'una mida més petita. Un aeroport *hub* és considerat com a tal perquè els passatgers que hi arriben poden enllaçar amb vols de llarg recorregut, fent servir l'aeroport com a punt de trànsit entre el seus punts d'origen i destí. Alguns exemples d'aquest tipus d'aeroports serien London Heathrow, Frankfurt, Paris Charles de Gaulle o Madrid-Barajas.

'Hub & Spoke'. Sistema de connexions dissenyat amb un node central (*hub*) al voltant del qual es mou tot el trànsit. Tot el trànsit del sistema es mou a través de radis connectats amb el node central. **Les companyies aèries són les qui defineixen com (i on) munten un *hub*.** En aquest sistema, vols de curt recorregut connecten els diversos aeroports de la xarxa amb el node central, des del qual surten els vols de llarg recorregut de la companyia aèria. Les companyies de bandera acostumen a realitzar les seves operacions amb aquest tipus de sistema.

IATA. L'Associació de Transport Aeri Internacional (International Air Transport Association, en anglès) és un instrument creat el 1945 per a la cooperació entre línies aèries. Té com a objectiu ajudar les línies aèries a aconseguir un nivell de competència eficient i una certa uniformitat de preus. Actua com a intermediària entre les diferents parts en relació amb temes de transport aeri: governs, línies aèries i consumidors finals.

Libertats de l'aire. Conjunt de drets comercials i tècnics dels serveis de transport aeri internacional que regulen el privilegi de les companyies aèries per tal d'entrar a l'espai aeri d'un altre país i aterrar-hi. Hi ha diferents graus dins de les llibertats de l'aire, des de les més restrictives (primer grau), que només permeten sobrevol del país, fins a les més lliures (novè grau), que no posen pràcticament cap trava al trànsit aeri.

OACI. L'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI o ICAO, corresponent a les sigles en anglès) és una agència de l'Organització de les Nacions Unides creada el 1944 per la Convenció de Chicago per estudiar els problemes de l'aviació civil internacional i promoure els reglaments i normes úniques en l'aeronàutica mundial amb l'objectiu de desenvolupar els principis i la tècnica de l'aviació aèria internacional i fomentar la formulació de plans per al desenvolupament del transport aeri internacional.

'Point to Point'. Recorregut aeri entre dos punts d'origen i destí sense escales i sense realitzar vols de connexió a continuació cap a un tercer destí. Aquest tipus de serveis són els més freqüents per a vols de curt i mitjà radi. Les companyies *low cost* ofereixen aquest tipus de servei en exclusiva, malgrat que no ofereixen vols amb possibilitat de connectar amb altres vols, ni tan sols de la mateixa companyia.

Quadre de rutes. Llistat que engloba totes les rutes aèries possibles entre dos països i que especifica a quins aeroports de cada país poden aterrar els avions que volen entre ambdós destins. També defineix a quins punts intermedis poden aterrar els avions que realitzen la ruta.

1. Introducció.

El perquè d'aquest informe

Recentment, l'entorn empresarial ha mostrat un interès per conèixer en detall la situació actual dels acords bilaterals de transport aeri d'Espanya amb països tercers, i com aquest entorn legal afecta els vols internacionals des dels aeroports espanyols, amb un especial èmfasi en l'aeroport de Barcelona. Aquest informe pretén clarificar la situació present i quines perspectives semblen mostrar-se de cara al futur.

Els acords bilaterals, que regulen els vols entre dos estats, han tingut tradicionalment una estructura de vols restrictiva, que limitava quines companyies d'ambdós països podien volar entre els seus territoris i a quins aeroports podien fer-ho. No obstant això, la consolidació de la **Unió Europea** com a ens supranacional amb capacitat legislativa ha modificat aquesta situació; la liberalització del mercat aeri intern de la UE ha motivat que el sistema de companyies de bandera (entès com a monopoli) existent en el passat hagi deixat de ser aplicable amb l'obertura del mercat intraeuropeu i la introducció de competència (VOLANDO JUNTOS, 2007; DOUE, 847/2004). Aquesta situació provoca que la legislació vigent a escala nacional dels diversos països de la UE en les seves relacions amb tercers països necessiti (per imperatiu legal europeu) ser modificada per adaptar els acords de transport aeri bilaterals existents a la nova realitat europea i al dret comunitari.

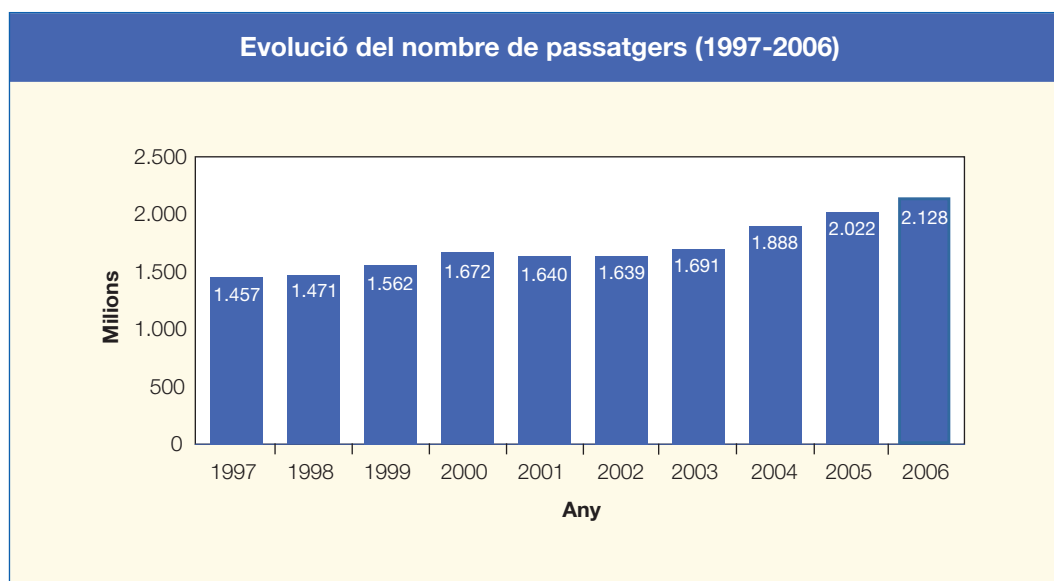
El trànsit aeri internacional entre els diversos països de la UE amb tercers països ha estat històricament regulat mitjançant els mencionats **acords bilaterals**. Aquests acords s'han de modificar per garantir que, com a mínim per la banda europea, s'aboleixin les restriccions al trànsit aeri i la situació de privilegi de certs aeroports i companyies aèries (DOUE 847/2004).

El present informe fa una anàlisi de la legislació aèria europea i de l'espanyola, i com aquestes afecten els vols internacionals als diversos aeroports espanyols. Es farà especial èmfasi sobre els aeroports de Barcelona-el Prat i Madrid-Barajas.

La primera part inclou una explicació de la situació legal i real dels vols a escala mundial, tot aclarint conceptes tan centrals com els de les llibertats de l'aire. Aquesta secció va seguida d'una estructura similar aplicada a l'entorn de la UE. L'anàlisi passa a continuació a la situació contingent a Espanya i l'emmarca en un context històric, abans d'arribar a una anàlisi detallada dels aspectes més rellevants dels acords bilaterals vigents d'Espanya amb tercers països i el seu impacte sobre els vols internacionals des dels aeroports espanyols, amb especial èmfasi en els aeroports de Barcelona i Madrid. Es passa a continuació a extreure'n algunes conclusions.

2. La regulació del trànsit aeri mundial: els acords bilaterals entre estats sobirans

Els darrers 30 anys, el mercat aeri internacional ha crescut de manera molt notable, fins a arribar a xifres de passatge de més de 2.200 milions de passatgers l'any 2007 a nivell mundial (IATA, 2008, OACI, 2007) i més de 738 milions de passatgers a nivell europeu (STATISTICS IN FOCUS #126, 2007). Això suposa triplicar el nombre de passatgers des de finals dels anys setanta (DOGANIS, 2006; AIRBUS, 2007). Les previsions per als propers 20 anys semblen indicar que aquesta situació de creixement es mantindrà i que es duplicarà el nombre de passatgers cada quinze anys, aproximadament (AIRBUS, 2007). Aquest increment del trànsit entre estats sobirans ha posat sobre la taula la necessitat de regular el trànsit aeri a escala internacional.

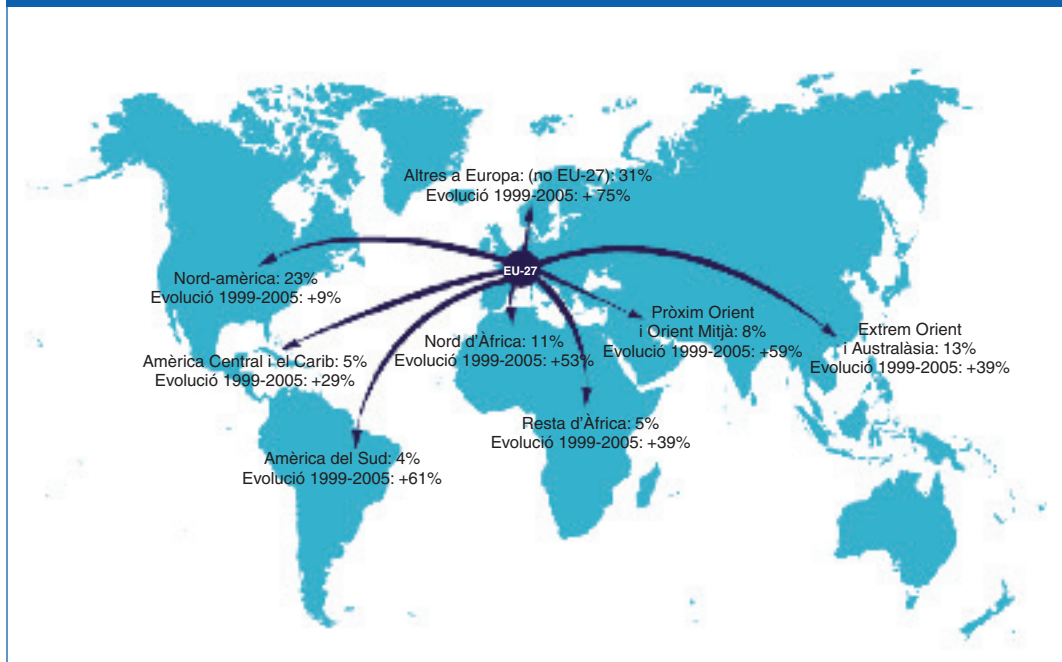


Variació del nombre de passatgers de l'aviació comercial a escala mundial.

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'OACI (2007).

Els estats sobirans han optat per la signatura d'**acords bilaterals** per regular el trànsit d'aeronaus entre els seus territoris. El primer acord d'aquest tipus es va signar el 1913 entre França i Alemanya, i el model d'acord imperant a partir de la Segona Guerra Mundial es va signar el 1946 entre els Estats Units i el Regne Unit (DOGANIS, 1985).

Aquests acords bilaterals, que han regit els drets de trànsit entre dos països sobirans durant la segona meitat del segle XX, estableixen i limitaven entre quins aeroports d'ambdós països es podia volar, amb quantes freqüències, quantes companyies podien realitzar el servei i, excepcionalment, limitaven els tipus d'aeronaus a utilitzar (ALONSO, 1998; DOGANIS, 2006). Fins fa relativament poc, els estats han estat força proteccionistes pel que fa al mercat aeri, per la qual cosa els acords limitaven els vols entre dos països a un

Transport aeri de passatgers extra EU-27: distribució per regants del món (2005)

Fuente: Comisión Europea, «Flying Together», 2007.

nombre molt petit d'aeroports d'origen i destinació (normalment, s'establia la capital de cada país i potser alguns destins turístics) i limitaven igualment el nombre de companyies aèries amb capacitat per operar la ruta o rutes a la companyia de bandera del país (VOLANDO JUNTOS, 2007; DOGANIS, 2006).

Posem el cas, per exemple, de l'acord entre Espanya i Bolívia signat el 1974, que establia que una companyia espanyola i una companyia boliviana, designades pels respectius governs, podien operar serveis aeris entre ambdós països i entre determinats aeroports. Aquests eren Madrid, per la banda espanyola, i La Paz, per banda boliviana. Només aquesta ruta (incloent-hi punts intermedis d'escala al Carib i l'Amèrica Llatina) podia ser operada per les dues companyies designades. Aquest acord limitava, per tant, qui podia realitzar el servei (una companyia aèria designada per cada govern) i a quines destinacions (un aeroport a cada país) (BOE 270/1974).

- Aquest tipus d'acord, com hem dit amb anterioritat, tendia a promoure una concentració de vols a l'aeroport(s) principal(s) de cada país i amb serveis realitzats per la seva companyia de bandera, normalment una empresa de propietat estatal, com era el cas d'Iberia, Air France o British Airways, per posar-ne alguns exemples d'àmbit europeu.

Amb el temps, a nivell mundial, aquests acords han tendit a relaxar-se progressivament i s'han inclòs més drets de trànsit en les rutes aèries possibles, així com en el nombre d'aeroports i d'operadors aeris (companyies). Abordem, a continuació, el concepte de llibertats de l'aire.

2. La regulaci3n...

2.1 Les llibertats de l'aire

El marc general de drets que tenen els països signataris de l'OACI s'anomena les **llibertats de l'aire**. Les llibertats de l'aire són un conjunt de drets comercials i tècnics dels serveis de transport aeri internacional que regulen quin tipus d'activitat poden realitzar les aeronaus d'un primer país dins de l'espai aeri d'un segon país. Dit d'una altra manera, regulen el privilegi de les companyies aèries per tal d'entrar a l'espai aeri d'un altre país i aterrar-hi amb finalitat comercial.

En el Conveni de Chicago de 1944, dedicat a l'aviació civil internacional, es van definir les dites llibertats amb l'objectiu de permetre el lliure flux de trànsit aeri a través de les fronteres nacionals i d'establir-les com a principis reguladors del transport aeri a nivell mundial. Inicialment, van ser definides les primeres cinc, les tradicionals, i a mesura que ha anat evolucionant la tecnologia aeronàutica i liberalitzant-se el transport aeri, s'han definit la resta de llibertats fins a arribar a les nou actuals. D'aquestes, només les cinc primeres són llibertats formalment reconegudes. Les altres quatre són combinacions i casos especials de les anteriors.

Segons l'OACI, es pot diferenciar entre les **llibertats tècniques** (la primera i la segona) i les **llibertats comercials** (la resta) (OACI, 2008). La definició de cadascuna de les nou possibles llibertats és la següent:

<p>1. Primera llibertat. Anomenada també de sobrevol, atorga el dret a aeronaus d'un Estat concret de volar a través del territori d'un altre o altres estats sense aterrar-hi. Des del final de la Guerra Freda, la primera llibertat és pràcticament universal (amb importants excepcions com Rússia i la Xina), encara que la majoria de països exigeixen una notificació prèvia del vol.</p>	
<p>2. Segona llibertat. Anomenada també d'escala tècnica, atorga el dret d'aterrar en territori d'un altre Estat per motius tècnics «no comercials», com ara reabastiment de combustible, manteniment, emergències, etcètera. Aquest tipus de llibertat ha perdut importància, atesa la major autonomia dels avions actuals, encara que durant els anys cinquanta i seixanta tenia força importància en vols intercontinentals. La majoria de companyies de passatgers actuals no exerceixen aquest dret, malgrat que és força comú en vols realitzats amb avions de càrrega.</p>	
<p>3. Tercera llibertat. Anomenada també de transport exterior, atorga el dret de desembarcar passatgers, correu i càrrega, provinents de l'Estat al qual pertany la línia aèria, en un altre Estat.</p>	
<p>4. Quarta llibertat. Anomenada també de transport interior, atorga el dret d'embarcar passatgers, correu i càrrega a un segon Estat amb destinació a l'Estat al qual pertany la línia aèria. La tercera i quarta llibertats tendeixen a atorgar-se simultàniament en els acords bilaterals entre països.</p>	
<p>5. Cinquena llibertat. Anomenada també de transport de connexió, atorga el dret de transportar passatgers i càrrega entre l'Estat i un segon Estat, i des del segon Estat fins a un tercer Estat. Aquest tipus d'acord és relativament comú i representa el màxim dels acords bilaterals reconeguts per l'OACI.</p>	
<p>6. Sisena llibertat. Atorga el dret de transportar passatgers o càrrega des d'un segon Estat a un tercer Estat passant (aturant-s'hi) pel territori del primer Estat. Aquest tipus de llibertat és extensament utilitzat per companyies del sud-est asiàtic per transportar passatgers entre Europa i localitzacions d'Oceania, per exemple.</p>	
<p>7. Setena llibertat. Atorga el dret de transportar passatgers entre dos països distints al de la nacionalitat de la companyia sense que el vol hagi de passar o tenir continuïtat a través del territori nacional de la companyia aèria. Fora de la UE, aquest tipus d'acords són rars. En el cas de la UE, els principals beneficiaris d'aquest tipus de llibertat han estat els operadors de baix cost, que han establert bases d'operacions repartides per tot el territori europeu i han realitzat serveis de punt a punt entre estats i sense passar necessàriament pel territori del país on estan inscrites.</p>	
<p>8. Vuitena llibertat. També anomenada llibertat de cabotatge vertader, atorga el dret de transportar passatgers o càrrega entre dos punts en un segon país, tenint l'origen o destí del vol en el país propi de la companyia aèria. Aquests drets són excepcionals, essent la UE l'únic cas real d'aplicació d'aquests drets. La UE va establir aquest dret entre tots els estats membres el 1997. (VOLANDO JUNTOS, 2007)</p>	
<p>9. Novena llibertat. Atorga el dret de transportar passatgers o càrrega dins d'un tercer país sense continuar el servei fins al país propi. Aquest cas és el màxim grau de llibertat assolible a dia d'avui. La UE és l'únic cas realment rellevant d'aquest tipus de dret.</p>	
<p>Font imatges: IVAO, 2008</p> <p>NOTA: A la UE, el trànsit està liberalitzat i totes les companyies europees poden exercir totes les llibertats de l'aire dins de la Comunitat.</p>	

3. La Unió Europea...

3.1 Canvis històrics: liberalització del mercat intern i extern de la UE

Com a la resta del món, abans de 1987 els mercats europeus es trobaven molt protegits i fragmentats. La UE va afavorir un procés de liberalització en tres etapes, entre 1987 i 1997, que va concloure amb la consolidació d'un mercat aeri europeu integrat en què la competència entre companyies aèries esdevenia una realitat.

En els últims 20 anys s'ha produït un canvi notable en el panorama reglamentari i econòmic que caracteritza el transport aeri dins d'Europa. D'un sistema d'aeroports de propietat estatal, companyies de bandera i un entorn altament regulat, s'ha passat a una situació en què s'han eliminat totes les restriccions comercials als vols de les companyies de la UE, incloses possibles destinacions, tarifes o el nombre de companyies o vols que podien operar (VOLANDO JUNTOS, 2007).

No obstant això, les companyies aèries europees continuen tenint restriccions quan volen a països no comunitaris. Els acords bilaterals segueixen vigents per a aquests tercers països, tot i que dins de l'espai comunitari s'hagin eliminat a favor d'una major llibertat d'actuació. Per als tercers països, hi continua havent traves pel que fa al nombre de companyies que poden operar la ruta, a quins aeroports i amb quantes freqüències.

Tanmateix, i posant com a exemple el cas d'Espanya, moltes vegades els acords, tot i no haver estat signats encara pels estats, ja han estat negociats o renegociats pels responsables tècnics dels ministeris encarregats del transport aeri. Habitualment, aquestes negociacions tenen com a resultat un acord rubricat per part dels responsables. Entre la rúbrica (efectuada, en el cas d'Espanya, pels responsables tècnics de la Direcció General d'Aviació Civil) i la signatura de l'acord (efectuada pel Rei, el president del Govern, el ministre d'Afers Exteriors o per una persona a la qual aquest últim delegui l'esmentada responsabilitat) pot passar un llarg període de temps. Però, malgrat tot, en molts casos aquests acords comencen a aplicar-se administrativament. Tornarem a tractar més àmpliament aquest tema més endavant.

3.1.1. El mercat intern

La situació al mercat intern de la UE ha canviat radicalment durant les últimes dècades.

A partir de finals de la dècada dels vuitanta, la UE va endegar un procés de liberalització del sector per etapes que ens ha portat a la situació actual. Van ser tres, fonamentalment, les etapes que van tenir lloc:

La primera etapa o paquet de mesures es va adoptar el 1987 (Volando Juntos, 2007). Va començar limitant els drets dels governs dels països de la UE a oposar-se a una flexibilització de les tarifes intracomunitàries. També va atorgar a les companyies aèries

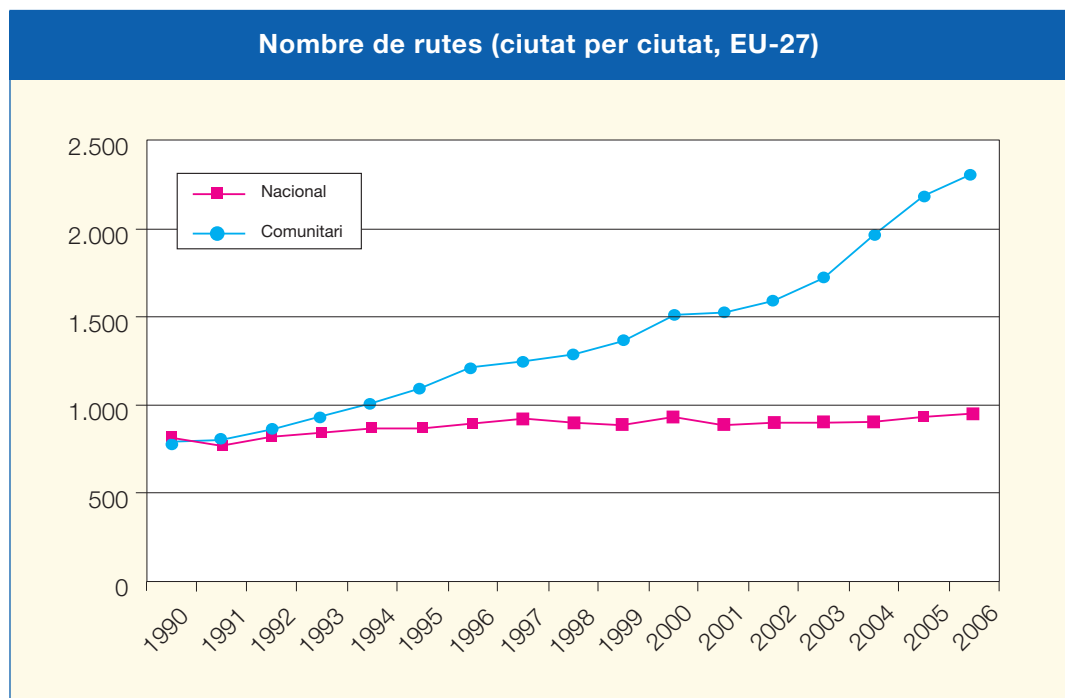
certa capacitat per compartir la capacitat dels seients per a passatgers als vols (una primera mesura de codi compartit o *codeshare*).

La **segona etapa** es va endegar el 1990, i va comportar liberalitzar, encara més, la capacitat de les línies aèries per fixar els preus dels vols i la realització de *codeshare* amb altres companyies servint la mateixa ruta. També es va suprimir la limitació al nombre de passatgers que cada companyia aèria podia transportar entre el seu país d'origen i un altre país comunitari.

El **tercer paquet** de mesures va suposar el canvi més radical; va introduir la llibertat de prestar serveis dins de la UE per a totes les companyies aèries comunitàries harmonitzant els requeriments per obtenir la llicència d'exploatació de les companyies aèries comunitàries. A partir de 1997 també va introduir el dret a fer «cabotatge vertader», implementant la vuitena llibertat en el marc de la UE. La mateixa normativa es va estendre al cap de poc temps a altres països no comunitaris, com Noruega, Suïssa o Islàndia.

Les mesures del tercer paquet, juntament amb les anteriors, suposen una liberalització del mercat aeri europeu que va permetre trencar el monopoli d'operadors aeris i de rutes existents amb anterioritat. El resultat ha estat un increment molt notori del nombre de rutes intracomunitàries (que han augmentat un 170% des de 1993), del nombre d'operadors aeris i de les possibilitats de connexió intraeuropea. El trànsit de passatgers i les freqüències de vols també han seguit un patró similar al d'aquests resultats, atès que també han augmentat de manera considerable, tot afavorint una extensió del transport aeri entre el comú de la població, sovint basada en una rebaixa dels preus dels serveis prestats (Volando Juntos, 2007).

A partir de 2006, la política de la Comissió Europea en matèria de transport aeri intern s'ha adreçat a integrar les diverses mesures en un sol document per tal de simplificar i



Font: Programas OAG (Guía Oficial de las Aerolíneas)

racionalitzar la legislació aèria europea. Aquest document ha vist la llum en el Reglament 1008/2008 de 24 de setembre de 2008, que va ser publicat al DOUE (*Diari Oficial de la Unió Europea*) el passat 31 d'octubre de 2008.

En l'àmbit europeu, també pren forma el propòsit d'incrementar la coordinació aèria amb l'establiment del **cel únic europeu**. Una mesura que implica una reorganització dels espais aeris nacionals, racionalitzant-ne i harmonitzant-ne la legislació. Aquesta racionalització implica l'organització de l'espai aeri en blocs funcionals, sense consideracions frontereres en el disseny d'aquests blocs funcionals. La teoria d'aquesta harmonització consisteix a fer més manejable l'espai aeri europeu, a millorar-ne la gestió fent-la més racional amb criteris d'eficiència i a disminuir la saturació present de l'espai aeri del vell continent (Volando Juntos, 2007). Aquesta funció la realitza **Eurocontrol**, l'agència europea per a la seguretat de la navegació aèria. El seu objectiu és desenvolupar una xarxa integrada i coordinada de gestió del trànsit aeri a nivell paneuropeu (Eurocontrol, 2008).

3.1.2. El mercat extern

Malgrat els canvis introduïts en la legislació intraeuropea, que s'ha liberalitzat de manera molt marcada, el trànsit aeri a escala mundial encara està majoritàriament organitzat al voltant de les antigues companyies de bandera i regulat per acords bilaterals entre els diversos països. L'orientació actual tendeix a ser la de liberalitzar el mercat aeri internacional, però el procés es troba lluny de ser universal o complet.

■ No obstant això, un seguit de sentències del Tribunal de Justícia de la Comunitat Europea de novembre de 2002 van determinar que «la Comunitat Europea té competència exclusiva respecte a diversos aspectes dels acords esmentats» i que, per tant, «tots els acords bilaterals existents entre estats membres i tercers països que continguin disposicions contràries al dret comunitari han de modificar-se o substituir-se per nous acords que siguin plenament compatibles amb el dret comunitari». (DOUE 847/2004).

Com s'ha dit anteriorment, els acords bilaterals suposen una restricció d'accés a les rutes internacionals per a moltes companyies i aeroports.

Això significa que, en el moment d'emetre les sentències, la majoria dels acords bilaterals (si no tots) no s'ajustaven a la normativa comunitària, ja que restringien la llibertat d'establiment de les companyies comunitàries en qualsevol país de la UE i la possibilitat d'exercir des d'allà els drets operatius acordats. Per tant, s'han de modificar per adaptar-los a la normativa vigent substituint les restriccions nacionals per una **clàusula de designació comunitària** que posa l'acord dins de la legalitat de nou (DOUE 847/2004). «Qualsevol companyia europea ha de tenir el dret de volar entre qualsevol estat membre de la Unió Europea i un tercer país amb el qual el país europeu tingui un acord bilateral.»

En la majoria de casos, i atès l'altíssim nombre d'acords que calia modificar (més de 2.000 per a tots els països de la UE), els països europeus no han adaptat encara la majoria dels seus acords bilaterals a la normativa vigent (VOLANDO JUNTOS, 2007). Els països treballen per adaptar els seus acords, però és un procés lent i no necessàriament realitzat de manera constant. Aquest procés *ad hoc* es realitza més aviat dins d'un marc

d'increment de cooperació en diversos àmbits o per necessitat (una companyia aèria mostra interès a operar una ruta entre ambdós països) que no pas de manera sistemàtica.

Quan es realitza la creació d'un nou acord bilateral o la seva revisió passa per diverses **fases**. A tall d'exemple, posem el **cas d'Espanya**. Quan es negocia un acord, acostuma a haver-hi una **primera fase eminentment tècnica** negociada, per banda espanyola, per part de delegats tècnics del ministeri de Foment, dins de la **Direcció General d'Aviació Civil**. Aquests tenen el coneixement tècnic de com operarà l'acord un cop signat, motiu pel qual solen ser els encarregats de negociar-lo. Els tècnics acostumen a tenir instruccions de negociar un **acord al més ampli possible**, per tal d'incloure-hi el màxim nombre de destinacions, línies aèries amb capacitat per operar la ruta i freqüències. De manera més concreta, les condicions que es busquen obtenir són: liberalització dels drets de tercera i quarta llibertat, obertura total (liberalització) dels aeroports de destinació i del nombre de companyies (designació múltiple d'empreses) que poden operar la ruta. Aquests punts sempre condicionats a la bona voluntat d'**actuar de manera recíproca** per part de l'altre Estat: si l'altre Estat no atorga els mateixos drets a les companyies espanyoles (o amb seu a Espanya), Espanya no concedirà tots els drets a les companyies amb base a l'altre Estat. La **UE** també vetlla per tal que aquestes negociacions incloguin els paràmetres que els fan compatibles amb el dret comunitari, bàsicament la **designació comunitària** esmentada anteriorment. Aquesta fase s'acaba amb la **rúbrica** de l'acord, moment en què entren en joc els ministeris d'Afers Exteriors i els Parlaments respectius.

Un acord bilateral és un acord entre estats sobirans. Com a tal, es tracta d'acords que han de ser **signats pel Rei, el president del Govern, el ministre d'Afers Exteriors o per aquella persona a qui aquest últim delegui la signatura**. No obstant això, els acords bilaterals tendeixen a ser negociats pels ministeris, que sí que disposen de personal amb el coneixement tècnic necessari. Encara que un acord pot aplicar-se administrativament des del moment de la seva **rúbrica, no entra en vigor i, per tant, no obliga l'Estat espanyol, fins que hagi estat signat**, hagi obtingut la posterior ratificació de les Corts Generals i hagi estat publicat al BOE.

Segons la Direcció General d'Aviació Civil, **entre la rúbrica i la ratificació d'un acord hi ha un període de temps més o menys ampli**. En aquesta fase, l'acord encara pot estar subjecte a apel·lacions i esmenes. Un cop rubricat, l'acord comença a tenir aplicació administrativa. Per aquest motiu, un acord rubricat, tot i que no s'hagi ni signat ni publicat, té aplicació pràctica. Un acord bilateral només es publica en una publicació oficial com el **BOE un cop ha estat signat i ratificat per les Corts Generals**.

Atès l'alt nombre d'acords per adaptar a la legislació europea, la Comissió Europea (CE), en nom de la UE, ha adoptat un paper actiu en la negociació dels acords amb tercers països per posar-los en línia amb la normativa comunitària. La revisió dels acords bilaterals pren quatre formes diferenciades, encara que relacionades entre si:

- i. La primera fórmula per a la revisió dels acords bilaterals consisteix en una **revisió entre els dos signants de l'acord**. En aquesta renegociació de l'acord, la legislació europea obliga l'Estat comunitari a afegir la «clàusula de designació comunitària», inclosa al DOUE 847/2004, a la redacció final del nou acord amb un tercer país. Aquesta clàusula assegura que qualsevol companyia comunitària establerta al país europeu que signa l'acord pugui sol·licitar els drets de trànsit inclosos a l'acord.

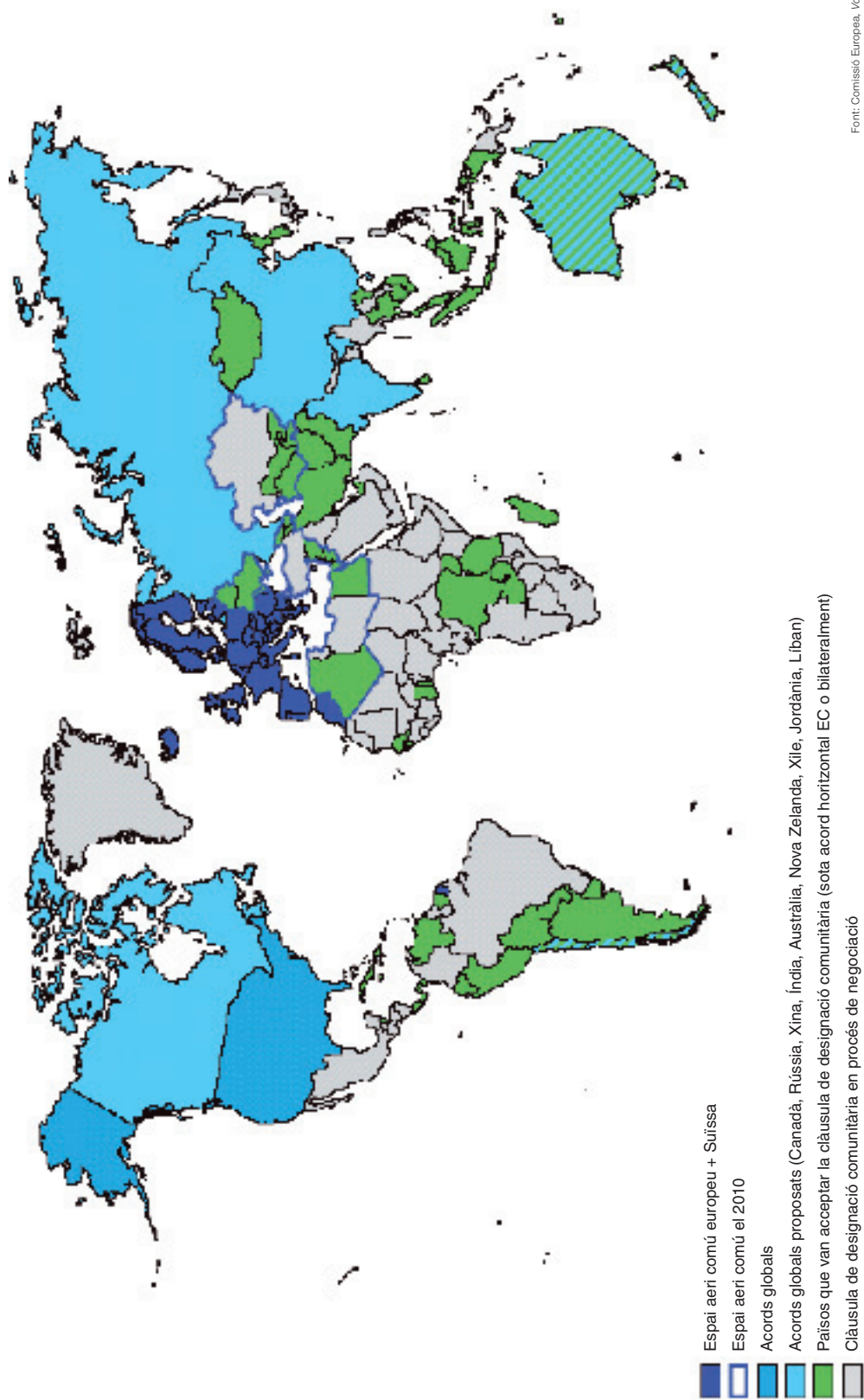
- ii. La Comissió Europea té capacitat per negociar, mitjançant un **acord horitzontal**, la inclusió de les clàusules comunitàries a tots els acords bilaterals existents entre estats membres de la UE amb tercers estats: la UE actua com a interlocutora davant d'aquests tercers països per adaptar els acords bilaterals a la legislació comunitària amb la participació en les negociacions dels estats membres que així ho desitgin. **Aquesta mesura ha suposat la modificació, a dia d'avui, de més de 725 acords bilaterals individuals amb més de 100 països diferents.** Als annexos es pot veure un llistat dels acords ja modificats (DGTREN, 2008b; VOLANDO JUNTOS, 2007)
- iii. La tercera política que la UE impulsa en el camp del transport aeri són els **acords verticals o globals**. En aquests acords, la UE hi té una forta presència, de cara als desenvolupaments futurs del mercat del transport aeri. Són acords negociats per part de la Comunitat Europea i els seus estats membres amb un tercer país. Es tracta d'acords de **cels comuns** més que no pas d'acords de cels oberts; són acords en què els dos signants obren els seus mercats a les empreses de l'altre signatari de l'acord. El recent acord d'*Open Skies* entre la UE i els Estats Units pertany a aquesta categoria d'acord. Altres països amb els quals es busquen oportunitats d'acords similars són socis estratègics, com ara el Canadà (el segon mercat en importància per a Europa quant al transport aeri internacional), Austràlia o la Xina.

Una altra actuació portada a terme per la Comissió Europea consisteix a afavorir l'ampliació de l'**espai aeri comú cap els països veïns de la UE**. La idea original és que aquest espai aeri comú amb els països veïns sigui efectiu l'any 2010. Ja l'any 2006 es va signar un primer acord amb els països de l'est d'Europa, mitjançant el qual aquests països es comprometien a adoptar les lleis de la UE en matèria de transport aeri. Com a contrapartida, el marc de relació entre la UE i aquests països s'ha d'anar suavitzant fins a considerar-los com a iguals de cara al 2010, fent que les seves companyies aèries tinguin ple accés al mercat europeu en igualtat de condicions quan acabi el procés. Cal destacar el fet que la UE actua com a portaveu davant d'aquests tercers països de l'est d'Europa i el nord de l'Àfrica, com a part d'un comitè especial format per representants de tots els estats membres, fet que incrementa la força negociadora en matèria aeroportuària de la Comissió Europea i li dóna un bagatge legal molt important de cara a representar la UE en altres terrenys (UE, VOLANDO JUNTOS, 2007; DOUE 847/2004).

Així mateix, la UE pretén adquirir **més pes específic en organitzacions internacionals** com l'OACI, actuant amb una sola veu en aquest tipus d'organitzacions multilaterals per guanyar influència en un entorn global. La UE considera que en un entorn globalitzat «les normes nacionals han quedat obsoletes». Els nous acords de la UE vindrien a reformar i racionalitzar el marc jurídic internacional de cara al futur. La liberalització del sector aniria en la mateixa línia que les liberalitzacions en altres sectors de negoci, amb l'eliminació de barreres innecessàries i restriccions a la mobilitat i al negoci aeri (VOLANDO JUNTOS, 2007).

Per consultar un llistat dels acords bilaterals renegociats segons cada format (individualment, d'1 a 1), de manera multilateral mitjançant acords horitzontals o de manera global (cels comuns), vegeu l'annex.

Acords d'aviació de la Comunitat Europea (horitzó 2010)



Font: Comissió Europea, *Volando Juntos*, 2007

Un canvi en la legislació dels acords que regulin les relacions entre els països de la UE i un país tercer a través de la incorporació de la legislació comunitària en els acords bilaterals no té per què suposar un canvi molt fort en l'organització del trànsit aeri. Aquesta circumstància es deu al fet que, encara avui, són molt poques les companyies europees que s'estableixen en un altre Estat membre de la UE per operar des d'allà. Segons fonts de la Direcció General d'Aviació Civil, poques companyies aprofiten aquesta capacitat per operar rutes de llarg abast des de fora del seu Estat d'origen. Les companyies amb capacitat per realitzar-les **tendeixen a operar els vols de llarg radi a partir de centres de distribució o hubs ja establerts**; un canvi legislatiu que els doni la capacitat de realitzar aquests vols des d'un altre país europeu tendeix a ser celebrat, però poc utilitzat ateses les economies d'escala necessàries per tirar endavant un model de *hub & spoke* (un centre que concentra els vols de llarg recorregut i que s'alimenta per rutes de curt recorregut de trànsit local). Per aquesta raó, **un canvi legislatiu no té per què implicar una redefinició del mapa aeri mundial o europeu**. Tot i obrir noves oportunitats de negoci aprofitables sota certes circumstàncies, els canvis en la indústria aèria (atès l'alt cost dels actius i el seu nombre limitat) tendeixen a ser lents.

4. Legislació espanyola internacional

A continuació, s'aborda l'anàlisi de la situació dels vols internacionals a Espanya. En el present capítol també es mostra, en format de taula, una llista dels acords bilaterals d'Espanya amb tercers països i la seva situació en relació amb l'ús dels aeroports de territori espanyol i del país tercer, així com els punts intermedis. També s'hi especifica si aquests acords han estat adaptats al dret comunitari.

4. Legislació...

4.1 Breu història del mercat aeri espanyol

El 1940, després de la Guerra Civil, el govern d'Espanya va adquirir la raó social de la companyia **Iberia**, amb una participació de capital estatal del 96%. Se li va concedir l'exclusivitat dels serveis aeris regulars de transport de persones, correspondència i mercaderies a Espanya durant un període de 20 anys. Mentre Iberia desenvolupava les funcions d'operador de serveis regulars, la companyia **AVIACO** es va fer responsable dels serveis no regulars (xàrter). Posteriorment, AVIACO va acabar sent absorbida per Iberia.

Durant els anys 60 i 70, amb el creixement explosiu del flux turístic (el trànsit comercial internacional creixia al voltant d'un 23% anual) van proliferar companyies xàrter com Air Spain, Transeuropa o Spantax. Aquest fet va ser possible gràcies a la **liberalització** del sector del transport xàrter a Europa (Espanya inclosa). La gradual entrada de companyies en el trànsit no regular va posar fi al monopoli del consorci estatal en aquest camp. El procés de liberalització va continuar amb la progressiva obertura del mercat de serveis regulars; l'any 1980 es liberalitzen els serveis regulars internacionals i l'any 1993 s'obria a d'altres companyies la possibilitat d'operar vols regulars domèstics.

Pel que fa als **aeroports**, s'han anat adaptant de manera progressiva a les necessitats del trànsit, obrint primer els aeròdroms militars al trànsit civil i millorant-ne les infraestructures. Des d'un primer moment, la gran quantitat d'aeroports creats durant la Guerra Civil espanyola va propiciar un plantejament de **cobertura territorial**, procurant que totes les zones geogràfiques disposessin com a mínim d'un aeròdrom amb capacitat per operar vols comercials. En un primer moment, això va provocar que l'oferta d'aeroports fos superior que la demanda de serveis aeris, ja que en una situació d'autarquia i aïllament polític exterior, Espanya no va propiciar el desenvolupament dels serveis de transport aeri comercials.

Aquesta situació es va invertir durant els anys 60, i amb els **Plans de Desenvolupament**, les necessitats del creixent trànsit provocat pel boom del turisme a Espanya com una de les principals activitats econòmiques i la primera font de divises, va provocar l'obertura progressiva de **més infraestructures aeroportuàries** adaptades per al trànsit d'un alt nombre de passatgers a les diferents destinacions turístiques principals del territori, com és el cas de les Illes Balears o les Canàries. Les grans inversions en infraestructura aeroportuària es van dirigir a les **zones turístiques** insulars i del litoral mediterrani.

Aquesta primera xarxa necessària d'aeroports va anar seguida de l'objectiu de dotar totes les grans ciutats espanyoles d'una infraestructura aeroportuària important durant els anys 60, de manera que a finals d'aquesta dècada totes les grans ciutats ja tenien un aeroport. Progressivament, es van anar adaptant i ampliant les diverses infraestructures per poder absorbir els creixents fluxos de trànsit que rebien.

Dins del projecte d'una companyia aèria d'alta capitalització estatal (companyia de bandera) i una xarxa aeroportuària integrada de cobertura nacional, **Madrid-Barajas** ha

estat la peça clau del sistema per als vols internacionals regulars, encara que no hagi estat sempre l'aeroport amb més trànsit, posició ostentada durant molt temps per l'aeroport de **Palma de Mallorca**. Iberia, en el seu *modus operandi*, ha utilitzat aquest aeroport com a base d'operacions per als vols internacionals de llarg recorregut. Això ho ha fet implementant un sistema típic d'operació *hub and spoke*. En aquest sistema, els aeroports de la xarxa es troben connectats amb un aeroport central (*hub*). Els altres aeroports actuen com a alimentadors (*feeders*) d'aquest node central mitjançant vols de curt recorregut (*spoke*). Aquests vols serveixen tant per fer volar passatgers entre els dos aeroports (de punt a punt) com per alimentar els vols de llarg recorregut que operen des del node central. Aquest sistema encara és utilitzat per moltes companyies a dia d'avui, i ha estat el model imperant durant tota la segona meitat del segle xx.

El **hub d'Iberia** ha estat tradicionalment Madrid, i aquesta situació no sembla que hagi de canviar a curt termini. Els darrers anys, Iberia fins i tot ha implementat una política de retirada de *hubs* secundaris com Barcelona, abandonant la majoria d'enllaços que operava des d'aquests aeroports secundaris. En el cas de Barcelona, aquesta retirada es va produir l'any 2006, quan es va substituir la seva presència per Clickair, una companyia de nova creació subsidiària d'Iberia que opera amb un model de negoci de tipus *low cost*. Aquesta política ha estat possible gràcies a la privatització de la companyia l'any 2001, fet que ha propiciat l'abandó de la política de servei públic que realitzava abans.

El fet que Iberia partís d'una situació de molts anys de monopoli quant als vols regulars fa que la seva flota i capacitat superi de llarg la de les seves companyies competidores. Tot i que el mercat s'ha liberalitzat, la asimetria entre els diversos actors encara és molt patent a dia d'avui, tant a Espanya com a molts altres països, on les companyies de bandera segueixen mostrant un rol predominant en els vols de llarg recorregut.

Iberia ha estat l'única companyia amb capacitat per realitzar vols regulars de llarg recorregut a un nombre elevat de destinacions des dels aeroports espanyols durant molts anys. Com que Iberia operava (i opera) la majoria dels seus vols de llarg recorregut des de **Madrid-Barajas**, la legislació espanyola ha tendit a potenciar aquest aeroport com a **aeroport de destinació als acords bilaterals**.

La legislació espanyola va ser creada per cobrir les necessitats i demandes del trànsit existent en aquell moment i s'ha anat adaptant a la liberalització gradual del sector, impulsada tant des d'Espanya com des d'organismes supraestats com la UE o l'OACI. Aquesta liberalització ha anat obrint els aeroports espanyols al trànsit regular internacional de manera progressiva, i en l'actualitat té l'objectiu d'obrir completament el sistema aeroportuari espanyol als vols internacionals per part de qualsevol companyia. La lentitud dels canvis legislatius ha fet que aquesta finalitat encara no sigui una realitat plenament assolida, però és l'objectiu que es persegueix amb una constant revisió dels acords bilaterals per adaptar-los a la legislació comunitària i obrir els quadres de rutes davant de tercers països. Aquest procés es realitza de manera progressiva mitjançant negociacions *ad hoc* i a través dels procediments que s'han explicat.

L'**adaptació a la legislació comunitària** implica permetre que qualsevol companyia europea (establerta en territori espanyol) pugui sol·licitar els drets atorgats en un acord bilateral d'Espanya amb un tercer país. Això implicaria la possibilitat de volar entre qualsevol aeroport espanyol i els aeroports del tercer país que estiguin estipulats a l'acord bilateral com si la companyia fos espanyola. Tanmateix, aquesta adaptació no implica l'obertura del quadre de rutes.

L'obertura del quadre de rutes entre dos països implica que un vol internacional entre tots dos països es pot realitzar entre qualsevol aeroport dels seus respectius territoris. Aquests acords han de ser realitzats per part d'Espanya o d'un representant de la UE amb poders atorgats pels estats membres de la UE i acompanyat per ells. Els acords de la UE amb tercers països de tipus global (cel comú, com el cas dels EUA) o cel únic (espai aeri comú, com el cas de la UE amb el Marroc) impliquen aquesta obertura del quadre de rutes.

En qualsevol cas, **la legislació no s'ha de considerar una barrera** gaire forta a l'obertura de nous vols regulars des de cap aeroport espanyol. La Direcció General d'Aviació Civil, en cas que hi hagi un interès real per obrir una determinada ruta entre un aeroport espanyol i un país tercer, i sempre que sigui informada sobre aquest interès, procura per tots els mitjans assegurar-se que la legislació quedi adaptada a temps perquè l'obertura del nou vol sigui plenament factible. Atès que la posada en funcionament d'una nova ruta aèria regular és un procés llarg, acostuma a haver-hi prou temps per assegurar-se que l'acord bilateral es troba plenament adaptat quan el vol esdevé una realitat.

En la següent secció es detallen, en forma de taula, tots els acords bilaterals vigents entre Espanya i països tercers i l'estat en què es troben actualment.

4. Legislació...

4.2 Taula dels acords bilaterals existents entre Espanya i tercer països

Tot seguit es presenta una relació de tots els acords bilaterals que té Espanya amb tercers països, fora de la Unió Europea. Amb la finalitat d'obtenir un resultat intel·ligible, esquemàtic i fàcil de copsar, s'ha elaborat una taula en què consten cadascun dels vuitanta acords vigents amb les característiques més significatives de cara a l'objectiu del present estudi i a l'extracció de conclusions.

Les variables que s'han considerat més apropiades han estat extretes dels continguts de cada acord, informació proporcionada directament per la Direcció General d'Aviació Civil del ministeri de Foment. Les variables en qüestió són les tres següents: la **designació de les companyies**, en què consta si l'acord té o no té clàusules comunitàries i quines companyies poden operar rutes entre els dos països; les **rutes** acordades entre ambdós països, amb els punts (aeroports) d'origen, punts intermedis i punts de destinació, i, en darrer lloc, la **modalitat d'adaptació a la legislació europea** adoptada, ja sigui vertical, horitzontal o entre els dos estats signants.

Pel que fa a l'organització de la taula, s'ha seguit un criteri de representació gràfica en el qual es defineixen unes categories amb una gradació de colors, representades en la llegenda per facilitar la lectura de la taula. Aquestes són:

- En primer lloc, s'indica el **nom dels acords** per tal d'identificar amb rapidesa de quin país tercer es tracta. En aquesta primera columna es representa, mitjançant un requadre blau fosc, si l'esmentat acord està adaptat al dret comunitari; en cas contrari, no hi cap identificació.
- En segon lloc, apareix el **nombre de companyies** que poden ser designades per cobrir la ruta, quines es troben designades a dia d'avui i si en aquestes designacions s'han introduït clàusules comunitàries.
- En tercer lloc, amb especial èmfasi sobre l'aeroport de Barcelona, es descriuen les **rutes** que es poden establir entre els dos països i a través de quins punts. En aquestes columnes també s'ha descrit la **presència de Barcelona en l'acord com a punt de destinació**. Aquesta representació s'ha dut a terme mitjançant una gradació de colors amb la **simbologia de semàfor**. Vermell: no contempla Barcelona; groc: no la contempla explícitament però podria arribar a fer-ho si l'altre Estat signant de l'acord ho sol·licités, i verd: sí que contempla Barcelona, bé sigui explícitament, o coberta sota entitats territorials superiors: Espanya i UE.
- Finalment, a la darrera columna de la taula, s'especifica el **procediment que han seguit els acords adaptats al dret comunitari**. En aquesta secció, s'ha de tenir en compte que l'esmentada adaptació passa per sobre de qualsevol directriu dictada amb anterioritat; per tant, l'adaptació al dret comunitari és sempre el reglament més vigent.

A continuació es presenta la taula amb el llistat de tots els acords bilaterals vigents i les seves característiques més significatives, explicades en els paràgrafs anteriors.

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYIES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-ARABIA SAUDÍ (29 de septiembre de 1987)	Única. IBERIA y SAUDIA AIR	Puntos en España – un punto intermedio – Jeddah o Dhahran – puntos más allá y vv	Puntos en el Reino de Arabia Saudí – un punto intermedio – Madrid o Barcelona y vv. NOTA: Las autoridades aeronáuticas saudíes solicitaron, siendo autorizada, la operación a Málaga, renunciando por Nota Verbal de 6 de mayo de 1999 a operar a Barcelona	
ESPAÑA-ARGELIA (firmado el 13 de marzo de 2007)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA, SPANAIR y SWIFTAIR SA; y AIR ALGERIE	Puntos en España – Argel, Orán, Tlemcen y Constantine	Puntos en Argelia a: Madrid, Barcelona, Palma i Alicante	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-ARGENTINA (rubricado parcialmente el 15 de junio de 2005)	Múltiple, pendiente cláusulas comunitarias. IBERIA, SPANAIR, AIR EUROPA, AIR COMET y AIR MADRID; y AEROLÍNEAS ARGENTINAS y SOUTHERN WINDS	Puntos en Europa (excepto Alemania) – España – puntos intermedios en Brasil, África e Islas del Caribe – Argentina – puntos más allá en Paraguay, Uruguay, Chile y Australia.	Argentina —puntos intermedios en Brasil, África e Islas del Caribe— España – puntos más allá en Europa, Líbano, Siria y República Popular de China	
ESPAÑA-AUSTRALIA (rubricado el 18 de diciembre de 2007)	Múltiple con cláusulas comunitarias. IBERIA, LAE y SPANAIR; y QANTAS AIRWAYS LIMITED	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Australia – puntos más allá y vv	Puntos en Australia – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá y vv	Convenio horizontal UE-Australia rubricado el 7 de abril de 2005
ESPAÑA-AZERBAIJÁN, REPÚBLICA DE (rubricado el 18 de noviembre de 2004)	Múltiple y estándar comunitaria. AZERBAIJÁN HAVA YOLLARI (Azerbaiján Airlines) y para carga, SILK WAY Ltd. AIRLINES	Puntos en España – puntos intermedios – Baku y Gyanja u otro punto en la República de Azerbaiján a libre elección de las empresas aéreas designadas – puntos más allá y vv	Puntos en Azerbaiján – puntos intermedios – Madrid y Barcelona u otro punto en España a libre elección de las empresas aéreas designadas – puntos más allá y vv	Acuerdo horizontal UE-Azerbaiján rubricado el 9 de octubre de 2004
ESPAÑA-BAHRAIN, REINO DE (rubricado el 23 de octubre de 2007)	Múltiple y estándar comunitaria GULF AIR y DHL, BSC	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Bahrain – puntos más allá y vv	Puntos en Bahrain – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá y vv	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-BOLIVIA (rubricado el 28 de julio de 2006)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA, AIR COMET y AIR MADRID; y AEROSUR SA y LLOYD AÉREO BOLIVIANO)	Puntos en España – vía puntos intermedios en Islas del Caribe y en América del Sur (incluido Panamá) a La Paz y Santa Cruz – y a puntos más allá en el continente sudamericano	Puntos en Bolivia – vía puntos intermedios en América del Sur (incluido Panamá) y en las Islas del Caribe, a Madrid y a Barcelona - y a puntos más allá en Europa occidental	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-BRASIL (rubricado el 13 de julio de 2007)	Múltiple con cláusulas comunitarias. IBERIA, AIR EUROPA, SPANAIR, AIR MADRID, IBERWORLD y AIR COMET; y VRG Líneas Aéreas SA, TAM y BRA TRANSPORTES AÉREOS Ltda., VARIGLOG (Varig Logística SA carguera)	Puntos en España vía un punto en África occidental, Recife, Río de Janeiro, São Paulo, Salvador de Bahía – Fortaleza y más allá a Asunción, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, en ambas direcciones	Puntos en Brasil vía un punto en África occidental (o Casablanca), Lisboa, Madrid, Barcelona y tres nuevos puntos en España a determinar con posterioridad y más allá a Amsterdam, Bruselas, Frankfurt y un punto en Europa oriental, dos puntos en Asia y/u Oriente Medio a determinar, en ambas direcciones	Acord adaptat bilateralment

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYYES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horitzontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-CABO VERDE (19 de septiembre de 2002)	Múltiple. TACV	Puntos en España – un punto intermedio – Sal y otro punto en Cabo Verde a ser elegido libremente por España – un punto más allá y vv	Puntos en Cabo Verde – un punto intermedio – Madrid y Las Palmas – un punto más allá y vv	
ESPAÑA-CAMERÚN, REPÚBLICA DEL (rubricado el 5 de agosto de 2004)	No hay ninguna compañía designada	Puntos en España – tres puntos intermedios en África – Yaoundé, Douala, Garoua – tres puntos más allá y vv	Puntos en Camerún – tres puntos intermedios en África – Madrid, Barcelona, Las Palmas – tres puntos más allá y vv	
ESPAÑA-CANADÁ (15 de septiembre de 1988)	Múltiple. IBERIA y SPANAIR; y AIR CANADÁ y AIR TRANSAT	Puntos en España – puntos intermedios a determinar por España – Montreal y tres puntos adicionales en Canadá a determinar por España – puntos más allá	Puntos en Canadá – puntos intermedios a determinar por Canadá – Madrid y tres puntos adicionales en España a determinar por Canadá – puntos más allá. Por Nota Verbal, las autoridades canadienses seleccionaron los tres puntos adicionales en España: Palma de Mallorca, Málaga y Barcelona . Mediante Nota Verbal, las autoridades canadienses sustituyen Málaga seleccionando Vitoria	
ESPAÑA-CHILE, REPÚBLICA DE (rubricado el 23 de noviembre de 2007)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA, AIR MADRID y AIR COMET; y LAN AIRLINES y AEROLÍNEAS DEL SUR	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Chile – puntos más allá	Puntos en Chile – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá y vv	Firmado un acuerdo horizontal UE-Chile con la Comunidad el 6 de octubre de 2005
ESPAÑA-CHINA, REPÚBLICA POPULAR DE (19 de junio de 1978)	Múltiple. IBERIA, AIR EUROPA, AIR COMET, PULLMANTUR AIR y SPANAIR; y CHINA EASTERN AIRLINES, AIR CHINA y JADE CARGO (carga)	Puntos en España – cualesquiera puntos intermedios – cinco puntos en China – cualesquiera puntos más allá y vv	Puntos en China – cualesquiera puntos intermedios – cinco puntos en España – cualesquiera puntos más allá y vv	
ESPAÑA-COLOMBIA (11 de diciembre de 1951)	Múltiple pendiente cláusulas comunitarias. IBERIA, AIR MADRID y AIR COMET; y AVIANCA y AEROREPÚBLICA	1) España, Lisboa, Islas Azores, Islas Bermudas, San Juan de Puerto Rico, Caracas, Bogotá, Cartagena de Indias, San Andrés Isla y Santa Marta, puntos más allá fuera de Colombia en ambas direcciones. 2) España, Isla de la Sal, Trinidad, Caracas, Bogotá, Cartagena de Indias, San Andrés Isla y Santa Marta, puntos más allá fuera de Colombia en ambas direcciones. Por acuerdo entre autoridades aeronáuticas se incluyó Santo Domingo como nuevo punto intermedio.	1) Colombia, Caracas, Puerto Rico, Islas Bermudas, Islas Azores, Lisboa, Madrid, Barcelona tres puntos en las Islas Canarias elegidos libremente por la parte colombiana, puntos más allá fuera de España en ambas direcciones. 2) Colombia, Caracas, Trinidad, Isla de la Sal, Lisboa, Madrid o Barcelona, tres puntos en las Islas Canarias elegidos libremente por la parte colombiana, puntos más allá fuera de España en ambas direcciones. Por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas se incluyó Santo Domingo como nuevo punto intermedio sin derechos de tráfico de 5ª libertad entre Santo Domingo – Madrid	

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYIES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-COREA DEL SUR (21 de junio de 1989)	Múltiple pendiente cláusula comunitaria. IBERIA; y KOREAN AIRLINES	Puntos en España – cualesquiera puntos intermedios – Seúl y otro punto en la República de Corea – cualesquiera puntos más allá vv	Puntos en la República de Corea – cualesquiera puntos intermedios – Madrid y Barcelona – cualesquiera puntos más allá y vv	
ESPAÑA-COSTA DE MARFIL (rubricado el 18 de abril de 2008)	Múltiple con cláusulas comunitarias. IBERIA; y AIR AFRIQUE	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Costa de Marfil – puntos más allá y vv	Puntos en Costa de Marfil – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá y vv	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-COSTA RICA (16 de noviembre de 1979)	Múltiple estándar comunitaria pendiente. IBERIA, AIR MADRID y AIR COMET; y LACSA y AERO COSTA RICA	Puntos en España, vía puntos intermedios, San José y puntos más allá en ambas direcciones	Puntos en Costa Rica, vía puntos intermedios, Madrid y puntos más allá en ambas direcciones	
ESPAÑA-CROACIA, REPÚBLICA DE (21 de julio de 1997)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA, VUELING AIRLINES y CLICKAIR; y CROATIA AIRLINES	Puntos en España – puntos intermedios – Zagreb y otro punto en Croacia a elegir libremente – puntos más allá y vv	Puntos en Croacia – puntos intermedios – Madrid y otro punto en España a elegir libremente – puntos más allá y vv	Convenio horizontal (UE-Croacia) firmado el 5 de mayo de 2006. Convenio vertical (UE-Balcanes) firmado el 9 de junio de 2006
ESPAÑA-CUBA, REPÚBLICA DE (firmado el 22 de abril de 2005)	Múltiple con cláusulas comunitarias. IBERIA, AIR EUROPA, SPANAIR, IBERWORLD y AIR COMET; y CUBANA DE AVIACIÓN	1) Puntos en España – Lisboa, Isla de la Sal, Santa María de Azores, Gander, Bermudas, Nassau, Paramaribo, Cayena, Georgetown, Puerto España, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo – La Habana, Varadero, más tres puntos a determinar en Cuba – Ciudad de Panamá, San José o Managua y otros puntos más allá de Cuba. 2) Asimismo, las empresas aéreas designadas españolas podrán operar otro punto intermedio en el área del Caribe y seis puntos más allá de Cuba en Ciudad de Méjico, Cancún, Ciudad de Guatemala, San José o Managua, San Salvador, Tegucigalpa o San Pedro de Sula	Puntos en Cuba – Nassau, Bermudas, Gander, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Puerto España, Georgetown, Paramaribo, Cayena, Belem do Pará, Natal, Isla de la Sal, Santa María de Azores, Lisboa – Madrid, Barcelona, Las Palmas, Santiago de Compostela, Vitoria, Tenerife – Berlín, Praga o Moscú y otros puntos más allá de España	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-ECUADOR, REPÚBLICA DEL (rubricado el 9 de julio de 2003)	Múltiple pendiente cláusulas comunitarias. IBERIA, AIR MADRID, AIR COMET y AIR EUROPA; y AEROLANE y AIR ECUADOR AIRECU SA	Puntos en España vía puntos en islas del Caribe, Venezuela y Colombia a Quito y/o Guayaquil, y puntos más allá en Perú, Bolivia y Chile en ambas direcciones	Puntos en Ecuador, vía puntos en Colombia, Venezuela e Islas del Caribe a Madrid y/o Barcelona , y puntos más allá en Francia, Italia y Alemania en ambas direcciones	
ESPAÑA-EGIPTO, REPÚBLICA ÁRABE DE (12 de marzo de 1991)	Múltiple. IBERIA y CLICKAIR; y EGYPTAIR	Puntos en España – puntos intermedios – El Cairo y otro punto en Egipto a elegir por parte española – puntos más allá a acordar posteriormente por las autoridades aeronáuticas de ambas partes	Puntos en la RAE – puntos intermedios – Madrid y Barcelona – puntos más allá a acordar posteriormente por las autoridades aeronáuticas de ambas partes	

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYIES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-EMIRATOS ÁRABES UNIDOS (rubricado el 25 de octubre de 2007)	Múltiple y estándar comunitaria. EMIRATES AIRLINES	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en los Emiratos Árabes Unidos – puntos más allá y vv	Puntos en los Emiratos Árabes Unidos – puntos intermedios – seis puntos en España – puntos más allá y vv	Convenio horizontal UE-Emiratos Árabes Unidos rubricado el 24 de enero de 2007, firmado el 30 de noviembre de 2007; DOUE, a 1 de febrero de 2008 L 28/20
ESTADOS UNIDOS-COMUNIDAD EUROPEA (rubricado el 2 de marzo de 2007). Firmado el 30 de abril de 2007	No necesario proceder a la designación de empresas	Desde puntos anteriores a los estados miembros, a través de los estados miembros – puntos intermedios a cualquier punto o puntos situados en los Estados Unidos a puntos más allá	Desde puntos anteriores a Estados Unidos, a través de Estados Unidos – puntos intermedios – a cualquier punto o puntos situados en cualquier Estado o estados miembros a puntos más allá	Acuerdo vertical
ESPAÑA-FILIPINAS, REPÚBLICA DE (6 de octubre de 1951)	Múltiple. IBERIA; y PHILIPPINE AIRLINES	Madrid – Roma – Atenas – Lydda – Karachi – Calcuta – Manila y puntos más allá en ambas direcciones	Manila – Calcuta – Karachi – Lydda – Atenas – Roma – Madrid – Londres y puntos más allá en ambas direcciones	
ESPAÑA-GABÓN, REPÚBLICA DE (3 de mayo de 1976)	Única. IBERIA	1) Madrid – Freetown – Accra o Lagos – Douala – Libreville y más allá a Johannesburgo y otro punto a determinar y vv 2) Las Palmas – Freetown – Accra o Lagos – Douala – Libreville y vv	1) Puntos en Gabón – Accra o Lagos – otro punto intermedio a determinar – Madrid y más allá a París y Frankfurt y vv 2) Puntos en Gabón – Accra o Lagos – otro punto intermedio a determinar – Las Palmas	
ESPAÑA-GAMBIA, REPÚBLICA DE (rubricado el 27 de marzo de 2007)	Múltiple y estándar comunitaria	Puntos en España – puntos en Gambia	Puntos en Gambia – puntos en España	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-GHANA, REPÚBLICA DE (30 de diciembre de 1994)	Única. IBERIA; y GHANA AIRWAYS	Puntos en España – dos puntos intermedios – Accra – un punto más allá en África occidental y Guinea Ecuatorial y vv	Puntos en Ghana – puntos intermedios – Las Palmas y vv	
ESPAÑA-GUATEMALA, REPÚBLICA DE (3 de mayo de 1971)	Única. IBERIA	1) De España a Ciudad de Guatemala, con puntos intermedios en San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Panamá, Managua, puntos a determinar en El Caribe, y puntos a determinar más allá de Guatemala en Méjico y América del Norte, en ambos sentidos. 2) De España a Ciudad de Guatemala, vía puntos intermedios en América del Norte, Miami u Orlando, a puntos a determinar más allá de Guatemala en América del Sur, en ambos sentidos.	1) De puntos en Guatemala a Madrid , con puntos intermedios en Centroamérica, Belice, Panamá, Caribe y puntos a determinar en América del Sur y puntos a determinar más allá de Madrid, en Europa, en ambos sentidos. 2) De puntos en Guatemala a Madrid , vía puntos en Méjico, Belice, Caribe, puntos a determinar en América del Norte, Miami u Orlando, a puntos a determinar más allá de Madrid en Europa, en ambos sentidos.	

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYIES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-GUINEA ECUATORIAL, REPÚBLICA DE (24 de julio de 1971)	Múltiple. IBERIA y SPANAIR; y ECUATOGUINEANA DE AVIACIÓN y EUROGUINEANA DE AVIACIÓN	Puntos en España – puntos intermedios en África – Santa Isabel (Malabo) y/o Bata – puntos más allá en África	1) Puntos en Guinea Ecuatorial – puntos intermedios – Las Palmas 2) Puntos en Guinea Ecuatorial – puntos intermedios – Madrid	
ESPAÑA-HONDURAS (30 de octubre de 1992)	Única. IBERIA	Puntos en España – un punto en los Estados Unidos de América, Miami – un punto en el Caribe a elegir entre Santo Domingo, La Habana, San Juan de Puerto Rico – Tegucigalpa y San Pedro de Sula – un punto en Centroamérica a elegir entre El Salvador, Costa Rica y Panamá	Puntos en Honduras – un punto intermedio en el Caribe a elegir entre Santo Domingo, La Habana, San Juan de Puerto Rico – un punto en los Estados Unidos de América, Miami – dos puntos en España – un punto más allá en Europa	
ESPAÑA-HONG KONG, REGIÓN ADMINISTRATIVA ESPECIAL (rubricado el 27 de febrero de 2004)	Múltiple pendiente cláusulas comunitarias. IBERIA y SPANAIR; y CATHAY PACIFIC	Puntos en España – puntos intermedios con exclusión de China continental y Taiwán – Hong Kong – puntos más allá con exclusión de China continental y Taiwán	Puntos en Hong Kong – puntos intermedios con exclusión de China continental y Taiwán – dos puntos en España – puntos más allá con exclusión de China continental y Taiwán	
ESPAÑA-INDIA (10 de abril de 1987)	Múltiple. IBERIA; y AIR INDIA, INDIAN AIRLINES y JET AIRWAYS	Puntos en España – cualesquiera puntos intermedios – Mumbai, Delhi y Bangalore – cualesquiera puntos más allá y vv	Puntos en India – cualesquiera puntos intermedios – Madrid y Barcelona – cualesquiera puntos más allá y vv	Se ha rubricado un convenio horizontal UE-India el 8 de abril de 2008
ESPAÑA-INDONESIA, REPÚBLICA DE (5 de octubre de 1993)	Única. IBERIA; y GARUDA	Puntos en España – dos puntos intermedios – Yakarta y/u otro punto acordado mutuamente – puntos más allá	Puntos en Indonesia – dos puntos intermedios – Madrid y/u otro punto acordado mutuamente – puntos más allá	
ESPAÑA-IRAK, REPÚBLICA DE (12 de junio de 1980)	Única. IBERIA; y IRAQI AIRWAYS	Puntos en España – dos puntos intermedios – punto en Irak y un punto más allá	Puntos en Irak – Roma – París – Madrid y más allá a Casablanca	
ESPAÑA-IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DE (24 de junio de 1996)	Única. IRAN AIR	Puntos en España – puntos intermedios – Teherán – puntos más allá y vv	Puntos en Irán – puntos intermedios – Madrid – puntos más allá y vv	
ESPAÑA-ISLANDIA (1 de diciembre de 1965)	Múltiple. ICELANDAIR	Madrid – punto intermedio en Europa – Reykjavik	Reykjavik y/o Keflavik – Luxemburgo – Barcelona	A partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE), de 1 de enero de 1994, le es de aplicación a este país toda la normativa comunitaria en materia de transporte aéreo. Convenio vertical UE-Balcenes firmado el 9 de junio de 2006
ESPAÑA-ISRAEL (31 de julio de 1989)	Múltiple pendiente estándar comunitaria. IBERIA y SPANAIR; y EL AL	Puntos en España – puntos intermedios a determinar – Tel Aviv, Eilat y un punto adicional a ser acordado – Puntos más allá a determinar y vv	Puntos en Israel – puntos intermedios a determinar – Madrid, Barcelona y Málaga – Puntos más allá a determinar y vv	

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYIES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-JAMAICA (rubricado el 31 de enero de 2008)	Múltiple y estándar comunitaria	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Jamaica – puntos más allá y vv	Puntos en Jamaica – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá y vv	
ESPAÑA-JAPÓN (18 de marzo de 1980)	Múltiple. IBERIA y SPANAIR; y JAPAN AIRLINES, ALL NIPPON AIRWAYS (ANA)	1) Puntos en España – puntos en Europa – puntos en Alaska, Tokio y Osaka. 2) Puntos en España – dos puntos en Europa, tres puntos en el Próximo/Medio Oriente, dos puntos en el subcontinente Índico, Bangkok y dos puntos en el Sudeste asiático, Tokio y Osaka. 3) Puntos en España, puntos en Europa, Moscú, Tokio y Osaka.	1) Puntos en Japón, puntos en Alaska, puntos en Europa, Madrid y Barcelona . 2) Puntos en Japón, Bangkok y dos puntos en el Sudeste asiático, dos puntos en el subcontinente Índico, tres puntos en el Próximo/Medio Oriente, dos puntos en Europa, Madrid y Barcelona . 3) Puntos en Japón, Moscú, puntos en Europa, Madrid y Barcelona	
ESPAÑA-JORDANIA, REINO HASHEMITA DE (18 de mayo de 1977)	Múltiple. IBERIA; y ROYAL JORDANIAN	España vía dos puntos intermedios a un punto en Jordania (Amman o aeropuerto de Jerusalén) y a puntos más allá en Asia	Jordania vía dos puntos intermedios a dos puntos en España (aeropuerto de Madrid y Barcelona) y a puntos más allá en África	
ESPAÑA-KENYA, REPÚBLICA DE (parcialmente rubricado el 13 de agosto de 2004)	Múltiple, pendiente cláusulas comunitarias. IBERIA; y KENYA AIRWAYS y, excepcionalmente, EAST AFRICAN SAFARI	Puntos en España – puntos intermedios en Europa y/o África – Nairobi, Mombasa y un tercer punto libremente elegido por las empresas aéreas designadas – puntos más allá y vv	Puntos en Kenya – puntos intermedios en África y/o Europa – Madrid, Barcelona y un tercer punto libremente elegido por las empresas aéreas designadas – puntos más allá y vv	
ESPAÑA-KUWAIT, ESTADO DE (3 de diciembre de 1979)	Única	Puntos en España – un punto intermedio – Kuwait – dos puntos más allá	Kuwait – dos puntos intermedios – tres puntos en España (Madrid, Málaga y Barcelona) – Casablanca. <i>Málaga y Madrid pueden servirse en el mismo vuelo</i>	
ESPAÑA-LÍBANO, REPÚBLICA DEL (rubricado el 21 de febrero de 1997)	Múltiple y estándar comunitaria	Puntos en España – cualesquiera puntos intermedios – Beirut vv	Puntos en Líbano – cualesquiera puntos intermedios – Madrid vv	Convenio horizontal EU-Líbano firmado el 7 de julio de 2006, DOUE a 5 de agosto de 2006 L 215/15
ESPAÑA-LIBERIA, REPÚBLICA DE (20 de agosto de 1977)	Múltiple	Puntos en España, vía puntos intermedios hasta puntos en Liberia y puntos más allá	Puntos en Liberia, vía puntos intermedios hasta puntos en España y puntos más allá	
ESPAÑA-LIBIA, JAMAHIRIYA ÁRABE SOCIALISTA POPULAR DE (rubricado el 6 de noviembre de 1979)	Única. IBERIA; y LYBIAN ARAB AIRLINES	Puntos en España – un punto intermedio a ser acordado posteriormente entre las autoridades aeronáuticas – Trípoli	Puntos en Libia – un punto intermedio a ser acordado posteriormente entre las autoridades aeronáuticas – Madrid	

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYIES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-MACEDONIA, REPÚBLICA DE (2 de marzo de 1999)	Múltiple y estándar comunitaria. MAT Macedonian Airlines	Puntos en España – puntos intermedios – Skopje – puntos más allá y vv	Puntos en Macedonia – puntos intermedios – Madrid – puntos más allá y vv	Convenio horizontal UE-Macedonia firmado el 9 de junio de 2006, publicado en el DOUE, a 8 de agosto de 2006 L217/17. Convenio multilateral Balcanes, firmado el 9 de junio de 2006; en el DOUE a 16 de octubre de 2006 L 285/1 y en el BOE nº 253 a 22 de octubre de 2007
ESPAÑA-MALASIA, REPÚBLICA DE (23 de marzo de 1993)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA; y MALAYSIAN AIRLINES	Puntos en España – puntos intermedios – Kuala Lumpur y otro punto a elegir libremente por España– puntos más allá vv	Puntos en Malasia – puntos intermedios – Madrid, Barcelona – puntos más allá en Europa y África y vv	Convenio horizontal UE-Malasia firmado el 22 de marzo de 2007; DOUE a 5 de marzo de 2008 L 60/30
ESPAÑA-MALI, REPÚBLICA DE (5 de noviembre de 1990)	Múltiple	Puntos en España – puntos intermedios – Bamako – puntos más allá	Puntos en Mali – puntos intermedios – Las Palmas – puntos más allá	
COMUNIDAD EUROPEA Y SUS ESTADOS MIEMBROS – REINO DE MARRUECOS (firmado el 12 de diciembre de 2006)	No necesario proceder a la designación de empresas	Puntos en la Comunidad Europea – uno o más puntos en Marruecos – puntos posteriores	Puntos en Marruecos – uno o más puntos en la Comunidad Europea	Acuerdo vertical
ESPAÑA-AURICIO, REPÚBLICA DE (rubricado el 4 de octubre de 2007)	Múltiple y estándar comunitaria. AIR MAURITIUS Ltd.	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Mauricio – puntos más allá y vv	Puntos en Mauricio – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá y vv	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-AURITANIA, REPÚBLICA ISLÁMICA DE (11 de mayo de 1965)	Múltiple. IBERIA, BINTER CANARIAS y TOP FLY; y AIR MAURITANIE	Puntos en España – Nouakchott y/o Nouadhibou – puntos más allá y vv	Puntos en Mauritania – Gran Canaria y/o Madrid – puntos más allá y vv	
ESPAÑA-MÉJICO, ESTADOS UNIDOS DE (rubricado el 19 de septiembre de 2008)	IBERIA; AIR EUROPA e IBERWORLD; y AEROMEXICO y MEXICANA DE AVIACIÓN	Puntos en España – Puntos intermedios – puntos en los Estados Unidos Mejicanos – puntos más allá	Puntos en los Estados Unidos Mejicanos – puntos intermedios – puntos en el reino de España – puntos más allá	Convenio horizontal UE-Méjico de 23 de mayo de 2008
ESPAÑA-NICARAGUA, REPÚBLICA DE (24 de julio de 1992)	Múltiple. IBERIA	Puntos en España – puntos intermedios – Habana – Santo Domingo – San Juan de Puerto Rico – Managua – puntos más allá y vv	Puntos en Nicaragua – puntos intermedios – un punto en España – puntos más allá y vv	
ESPAÑA-NIGERIA, REPÚBLICA FEDERAL DE (26 de marzo de 1975)	Única. IBERIA; y AFRIJET	Desde cualquier punto en España – vía Dakar y/u otros puntos intermedios a ser acordados entre las respectivas autoridades aeronáuticas – Lagos y más allá a Malabo y /u otros puntos más allá	Desde cualquier punto en Nigeria – vía Casablanca y/u otros puntos intermedios a ser acordados entre las respectivas autoridades aeronáuticas – Madrid y más allá a Londres y /u otros puntos más allá	

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYYES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-NORUEGA (5 de mayo de 1965)	Múltiple. IBERIA; y SAS	1) Puntos en España – Bruselas i/o Amsterdam i/o Düsseldorf i/o Frankfurt – Copenhague – Oslo y vv 2) Puntos en España – Copenhague – vía puntos intermedios – Tokio – Manila – puntos más allá en Asia y vv	1) Puntos en Escandinavia – Düsseldorf o Stuttgart – Niza – Madrid i/o Barcelona i/o Las Palmas y vv ; puntos en Escandinavia – Amsterdam o Bruselas – Niza – Palma de Mallorca 2) Puntos en Escandinavia – vía puntos intermedios – Madrid o Las Palmas – puntos en África y vv	Convenio vertical UE-Balcanes firmado el 9 de junio de 2006
ESPAÑA-NUEVA ZELANDA (firmado el 6 de mayo de 2002)	Múltiple y estándar comunitaria	Puntos en España – puntos intermedios – dos puntos en Nueva Zelanda – puntos más allá	Puntos en Nueva Zelanda – puntos intermedios – dos puntos en España – puntos más allá y vv	Convenio horizontal UE-Nueva Zelanda firmado el 21 de junio de 2006; DOUE a 6 julio de 2006 L 184/25
ESPAÑA-OMÁN, SULTANATO DE (rubricado el 12 de diciembre de 2007)	Múltiple con cláusulas comunitarias. OMÁN AIR	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Omán – puntos más allá y vv	Puntos Omán – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá y vv	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-PAKISTÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL (rubricado el 4 de junio de 2008)	Múltiple con cláusulas comunitarias. IBERIA; y PAKISTÁN INTERNATIONAL AIRLINES (PIA)	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Pakistán – puntos más allá y vv	Puntos en Pakistán – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá y vv	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-PANAMÁ, REPÚBLICA DE (7 de agosto de 2001)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA, AIR MADRID y AIR COMET; y PANAMÁ AIR y COPA	Puntos en España – puntos intermedios – Panamá y otro punto más en la República de Panamá – puntos más allá y vv	Puntos en Panamá – puntos intermedios – Madrid y otro punto en España – puntos más allá y vv	Convenio horizontal UE-Panamá rubricado el 7 de febrero de 2007
ESPAÑA-PARAGUAY, REPÚBLICA DE (12 de mayo de 1976)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA y AIR COMET; y TRANSPORTES AÉREOS DEL MERCOSUR, SA	Puntos en España, vía un punto intermedio en África occidental, puntos en Brasil a Asunción y puntos en Uruguay, Argentina y Chile en ambas direcciones	Puntos en Paraguay vía puntos intermedios en Brasil, un punto en África occidental a Madrid y puntos en Francia, Alemania, Países Bajos e Italia en ambas direcciones	Convenio horizontal UE-Paraguay rubricado el 5 de enero de 2006; firmado el 22 de febrero de 2007, publicado en el DOUE, a 11 de mayo de 2007
ESPAÑA-PERÚ, REPÚBLICA DE (rubricado el 6 de abril de 2005)	Múltiple, estándar comunitario. IBERIA, AIR EUROPA y AIR COMET; y AEROLINEAS PERUANAS y LAN PERÚ	Desde puntos en España vía Lisboa, Miami y/o San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Caracas y/o Maracaibo, Panamá, Bogotá y/o Barranquilla, Quito y/o Guayaquil, a Lima y/u otro punto a elegir por España y puntos más allá y vv	Desde puntos en Perú, vía puntos intermedios a Madrid y/o Barcelona y a puntos más allá y vv	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-QATAR (rubricado el 17 de mayo de 2006)	Múltiple y estándar comunitaria. QATAR AIRWAYS	Puntos en España – puntos intermedios – un punto de Qatar – puntos más allá y vv	Puntos en Qatar – puntos intermedios – tres puntos en España (en el MOU de 2006, punto 4, quedaron seleccionados Madrid, Barcelona y Málaga) – puntos más allá y vv	Acord adaptat bilateralment

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYIES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO (14 de junio de 1969)	Múltiple	1) Puntos en España – puntos intermedios – Kinshasa – puntos en África del Sur. 2) Puntos en España – puntos intermedios – un punto en el Congo a determinar – puntos en África del Sur.	1) Puntos en el Congo – puntos intermedios – Las Palmas – puntos en Europa. 2) Puntos en el Congo – puntos intermedios – Madrid – puntos en Europa.	
ESPAÑA-REPÚBLICA DOMINICANA (15 de marzo de 1968)	Múltiple. IBERIA, AIR EUROPA y AIR COMET; y DOMINICANA DE AVIACIÓN; QUEEN AIR, AERONAVES QUEEN, SA; AEROMAR, C. Por A; y AEROCONTINENTE DOMINICANA	Puntos en España – Santo Domingo, Puerto Plata, Punta Cana, Arroyo Barril (Samaná) y María Montez (Barahona) y más allá a San Juan de Puerto Rico – Méjico – Guatemala – Managua – San José – Panamá – Bogotá – Quito – Guayaquil – Lima – La Paz – Santiago de Chile y vv	Puntos en la República Dominicana – Madrid y más allá a París – Roma – Milán – Londres – Frankfurt y vv	
ESPAÑA-REPÚBLICA POPULAR DEL CONGO (8 de enero de 1986)		Única	No está definido el Anexo – Cuadro de Rutas del Bilateral	No está definido el Anexo – Cuadro de Rutas del Bilateral
ESPAÑA-URSS (12 de mayo de 1976)	Múltiple pendiente estándar comunitaria. IBERIA, CLICKAIR, AIR EUROPA y SPANAIR; y AEROFLOT (Aeroflot Russian Airlines) KD avia S.A; Pulkovo; Kranoiarsk SA; Transaero; Sibir SA; VIM-AVIA, TGK Rosiya, Uralskie Avialinii y Aeroflot-Don	Cualesquiera puntos en España – cualesquiera puntos intermedios – Moscú, San Petersburgo y seis puntos adicionales a determinar por parte española, otros puntos en territorio ruso por acuerdo entre las respectivas autoridades aeronáuticas – puntos más allá y vv	Cualesquiera puntos en la Federación Rusa – cualesquiera puntos intermedios – Madrid, Barcelona, Alicante, Málaga, Gerona, Reus, Tenerife, Vitoria , otros puntos en España a acordar entre las autoridades aeronáuticas de ambas partes – puntos más allá y vv	
ESPAÑA-EL SALVADOR (10 de marzo de 1997)	Múltiple. IBERIA	Puntos en España, vía cualquier punto intermedio en América del Norte, Caribe y/o Centroamérica – San Salvador – puntos más allá en el Centroamérica y/o Sudamérica	Puntos en El Salvador – vía cualquier punto intermedio en América del Norte, Caribe y/o Centroamérica – Madrid – puntos más allá en Europa y/o Norte de África	
ESPAÑA-SENEGAL, REPÚBLICA DEL (26 de junio de 1968)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA y AIR EUROPA; y AIR SENEGAL INTERNATIONAL	Puntos en España – cinco puntos en Senegal y vv a determinar libremente por parte española y notificados a las autoridades aeronáuticas senegalesas	Puntos en Senegal – cinco puntos en España y vv a determinar libremente por parte senegalesa y notificados a las autoridades aeronáuticas españolas	Acord adaptat bilateralment
ESPAÑA-SEYCHELLES, REPÚBLICA DE (rubricado el 16 de abril de 1993)	Múltiple. IBERIA; y AIR SEYCHELLES	Puntos en España – un punto intermedio en el norte de África o en África oriental o en el Oriente Medio – Seychelles – y un punto más allá y vv	Puntos en Seychelles – un punto intermedio en el norte de África o en África oriental o en el Medio Oriente – Madrid – y un punto más allá en Europa y vv	
ESPAÑA-SIERRA LEONA, REPÚBLICA DE (4 de junio de 1976)	Única. IBERIA	Puntos en España vía un punto intermedio a Freetown y más allá a tres puntos a determinar en África occidental	Puntos en Sierra Leona vía un punto intermedio a Las Palmas , un punto más allá en el norte de África y un punto más allá en Europa occidental	

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYYES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-SINGAPUR, REPÚBLICA DE (rubricado el 9 de marzo de 2006)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA; y SINGAPORE AIRLINES	Puntos en España, cualquier punto/s intermedio/s, Singapur, cualquier punto/s más allá	Puntos en Singapur, cualquier punto/s intermedio/s, puntos en España, cualquier punto/s más allá	Convenio horizontal UE-Singapur rubricado el 11 de mayo de 2005; firmado el 9 de junio de 2006; DOUE, a 6 septiembre de 2006 L 243/21
ESPAÑA-SIRIA, REPÚBLICA ÁRABE DE (rubricado el 11 de marzo de 2004)	Múltiple, pendiente estándar comunitaria. IBERIA; y SYRIAN ARAB AIRLINES	Puntos en España – puntos intermedios – dos puntos en Siria – puntos más allá y vv	Puntos en la República Árabe de Siria – puntos intermedios – dos puntos en España –puntos más allá y vv	
ESPAÑA-SUDÁFRICA, REPÚBLICA DE (rubricado el 25 de enero de 2006)	Múltiple y pendiente cláusulas comunitarias. IBERIA y GESTIÓN AÉREA EJECUTIVA; y SOUTH AFRICAN AIRWAYS	Puntos en España – puntos intermedios – dos puntos en Sudáfrica – puntos más allá	Puntos en Sudáfrica – puntos intermedios – dos puntos en España – puntos más allá	
ESPAÑA-SUIZA (3 de agosto de 1950)	Múltiple. IBERIA, AIR EUROPA y AIR NOSTRUM; y SWISSAIR, SWISS INTERNATIONAL AIR LINES (antigua Crossair) y easyJet SWITZERLAND Ltd.	De puntos en España a Ginebra, Zurich, Basilea y Berna	De puntos en Suiza a Barcelona, Madrid, Málaga, Las Palmas o Tenerife, Valencia y Bilbao	En el ámbito comunitario, se aplica el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre Transporte Aéreo, firmado el 21 de junio de 1999; DOUE, a 30 de abril de 2002, L 114/73
ESPAÑA-TAILANDIA, REINO DE (rubricado el 8 de noviembre de 2005)	Múltiple pendiente cláusulas comunitarias. IBERIA y SPANAIR; y THAI AIRWAYS INTERNATIONAL LTD (THAI)	Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Tailandia – tres puntos más allá y vv	Puntos en Tailandia – puntos intermedios – puntos en España – tres puntos más allá y vv	
ESPAÑA-TÚNEZ, REPÚBLICA DE (11 de enero de 1977)	Múltiple. IBERIA, AIR EUROPA y CLICKAIR; y TUNIS AIR	1) Puntos en España – cinco puntos en Túnez a seleccionar libremente. Las empresas aéreas designadas podrán en esta ruta coterminar la capital Túnez con cualquier otro de los puntos especificados en Túnez. 2) Puntos en España – Túnez – un punto en un tercer país a seleccionar posteriormente y vv	1) Puntos en Túnez – cinco puntos en España a seleccionar libremente. Las empresas aéreas designadas podrán en esta ruta coterminar Madrid con cualquier otro de los puntos especificados en España. 2) Puntos en Túnez – Madrid – Lisboa y vv	
ESPAÑA-TURQUÍA, REPÚBLICA DE (15 de julio de 1975)	Múltiple. IBERIA; y TURKISH AIRLINES	Puntos en España, cualesquiera puntos intermedios, Estambul, Ankara y tres puntos a determinar libremente, cualesquiera puntos más allá	Puntos en Turquía, cualesquiera puntos intermedios, Madrid y Barcelona y tres puntos a determinar libremente, cualesquiera puntos más allá	
ESPAÑA-UCRANIA (7 de octubre de 1996)	Múltiple y estándar comunitaria. UKRAINE INTERNATIONAL y LVIV AIRLINES; y SPANAIR	Puntos en España – puntos intermedios – Kiev o cualquier otro punto en Ucrania, libremente seleccionado y vv	Puntos en Ucrania – puntos intermedios – Madrid o cualquier otro punto en España , libremente seleccionado y vv	Convenio horizontal UE-Ucrania rubricado el 3 de junio de 2005 y firmado el 1 de diciembre de 2005, publicado en el DOCE a 1 de agosto de 2006

ACORD AERI	DESIGNACIÓ COMPANYIES	RUTES I AEROPORTS		TIPUS ADAPTACIÓ UE (Vertical/Horizontal/Bilateral)
		Des d'Espanya	Des del tercer país	
ESPAÑA-URUGUAY, REPÚBLICA ORIENTAL DEL (rubricado el 21 de octubre de 2005)	Múltiple y estándar comunitaria. IBERIA y AIR EUROPA; y PLUNA LINEAS AÉREAS URUGUAYAS, SA y EUROAMERICAN AIRLINES	Puntos en España – puntos intermedios – Montevideo y más allá y vv	Montevideo - puntos intermedios – Madrid, Tenerife y más allá y vv	Convenio horizontal UE-Uruguay rubricado el 14 de noviembre de 2005; firmado el 3 de noviembre de 2006; DOCE, a 28 de noviembre de 2006
ESPAÑA-VENEZUELA, REPÚBLICA DE (25 de julio de 1972)	Triple. IBERIA, AIR EUROPA e ISLAS AIRWAYS; y AEROPOSTAL, Alas de Venezuela, SANTA BÁRBARA AIRLINES CA y CONVIASA	Puntos en España – Caracas y dos puntos adicionales en Venezuela que serán elegidos libremente, vía San Juan de Puerto Rico, y puntos más allá a Bogotá, Quito y/o Guayaquil, Lima, La Paz, Santiago de Chile, en ambas direcciones	Puntos en Venezuela – Madrid, Santiago de Compostela, Tenerife y otro punto en España que será elegido libremente, vía San Juan de Puerto Rico u Oporto y/o Lisboa y puntos más allá, en ambas direcciones	


ACUERDOS BILATERALES DE ESPAÑA CON TERCEROS PAÍSES. (LLEGENDA)


Adaptació al dret comunitari

 Acord adaptat

Presència aeroport de Barcelona


 Acord que contempla altres aeroports
espanyols i no Barcelona

 Acord que no contempla Barcelona,
però podria fer-ho

 Acord que inclou Barcelona
(explícitament, dins Espanya o dins la UE)

Modalitat d'adaptació al dret comunitari

 Acord vertical

 Acord horitzontal

 Acord adaptat bilateralment

NOTA D'ACLARIMENT: Els continguts i les dades del quadre que es reproduïx a continuació provenen de documents originals facilitats per la Direcció General d'Aviació Civil del ministeri de Foment, per la qual cosa s'ha respectat la llengua original, el castellà, en què han estat redactats. L'objectiu que es persegueix és assegurar la màxima fidelitat als continguts de la legislació a la qual aquest informe fa referència.

4. Legislació...

4.3 Els acords bilaterals i l'aeroport de Barcelona

Classificant els acords bilaterals anteriors segons la seva **regió geogràfica** i si inclouen Barcelona en el redactat de l'acord, obtenim la següent taula resum:

Regió/Acord	Inclou BCN	Podria incloure BCN	No inclou BCN	Total
Europa	6	1	1	8
Amèrica del Nord	3	0	0	3
Amèrica Central	2	3	4	9
Amèrica del Sud	7	1	2	10
Àfrica	9	4	11	24
Orient Mitjà	7	2	4	13
Àsia	7	3	0	10
Oceania	1	1	1	3
TOTAL	42	15	23	80

Espanya té un total de 80 acords bilaterals vigents a dia d'avui, a més dels antics acords amb la resta d'estats membres de la UE. D'aquests 80 acords, 42 permeten el vol de companyies de tercers països entre Barcelona i el tercer Estat, 15 deixen la porta oberta a aquesta possibilitat i 23 no ho permetrien sense un canvi en l'acord bilateral.

Així mateix, a la taula s'observa que els acords majoritaris són els que especifiquen la possibilitat de volar entre un aeroport d'un tercer Estat i Barcelona, ja sigui especificant-ho directament o amb la inclusió de Barcelona en un àmbit geogràfic més ampli («tots els aeroports d'Espanya» o «tots els aeroports europeus»).

Cal destacar el fet que, excepte a l'Àfrica i l'Amèrica Central, els acords bilaterals on no existeix cap restricció per obrir una ruta entre Barcelona i un tercer Estat superen àmpliament els casos en què sí que hi ha restriccions.

Per a 15 acords, a la taula no s'especifica que es pugui volar entre Barcelona i el tercer Estat, però tampoc s'hi nega aquesta possibilitat. Es tracta d'acords en què Espanya ha d'especificar a quins aeroports desitja operar en l'altre Estat signant de l'acord i l'altre Estat ha d'especificar a quins aeroports espanyols té interès a operar. Barcelona no hi apareix explícitament, però pot entrar a formar part de la llista de possibles aeroports de destinació espanyols si l'altre Estat signant de l'acord ho sol·licités.

Els acords que no contemplen, a dia d'avui, la possibilitat que companyies de tercers països puguin volar entre aquell tercer Estat i Barcelona són 23. D'aquests, 11 es troben a l'Àfrica subsahariana. Per a aquests 23 acords, l'obertura d'un vol regular d'una companyia d'un tercer país entre Barcelona i aquests estats necessitaria la modificació de l'acord bilateral i, concretament, del seu annex, en el qual s'especifica quins aeroports

espanyols poden utilitzar les companyies aèries de l'altre país: si no es modifica l'annex de l'acord l'altre Estat, hauria de renunciar a alguna altra destinació dins d'Espanya perquè Barcelona pogués incorporar-se al llistat.

Dels 23 acords que posen traves a un vol amb Barcelona, 20 inclouen **Madrid** com un dels aeroports especificats. D'aquests, 13 inclouen Madrid com a únic aeroport de destinació possible per a les companyies de l'altre Estat. Aquesta circumstància respon al fet que es tracta d'**acords antics**, en què s'establia la possibilitat d'operar a un sol punt en el territori de l'altra part i el desig de la companyia de bandera del tercer Estat era operar a Madrid, o bé al criteri de **reciprocitat** defensat per la Direcció General d'Aviació Civil: malgrat el desig d'obrir completament el quadre de rutes (els aeroports) espanyols, si l'altre país no obre el seu quadre de rutes, Espanya tampoc obrirà el seu sense contrapartida. Aquest fet implica que si el tercer país només designa un aeroport, Espanya només designarà un aeroport. De quin aeroport es tractarà, es negocia amb l'altre país, mirant quins són els interessos de les companyies espanyoles i del tercer Estat per volar una ruta entre els dos estats.

Conclusions

Com s'ha mencionat prèviament, pel que fa a la situació dels vols amb països tercers, com a la resta del món, a Espanya **aquest tipus de connexions aèries estan regulades mitjançant acords bilaterals**. Històricament, hi ha hagut una tendència a seguir el patró imperant a la resta del món. Després de la Segona Guerra Mundial, a Espanya es va impulsar un sol operador aeri encarregat dels serveis de transport regular de passatgers, mercaderies i correu. La companyia triada va ser Iberia, i a d'altres països van sorgir companyies similars, com ara Air France o British Airways. Aquestes companyies d'alta capitalització estatal s'han conegut tradicionalment com a companyies de bandera.

Per tant, a la majoria de països es va impulsar una sola companyia com a operador aeri de vols regulars, tant de domèstics com d'internacionals, i es van adoptar els acords bilaterals per crear els enllaços aeris, que donaven prioritat a certs aeroports del territori com a aeroports d'arribada de vols internacionals regulars. En el cas espanyol, aquesta mesura es va traduir en la potenciació, sobretot, de l'aeroport de Madrid-Barajas en primer terme, però sense oblidar d'altres aeroports com Barcelona o Palma de Mallorca en els acords més recents dels anys 80 i 90. Progressivament, aquesta tendència s'ha anat relaxant a tot el món occidental amb la liberalització dels serveis i mercats aeris. **En els darrers acords adoptats per l'Estat espanyol, el nombre d'aeroports espanyols amb capacitat legal per rebre vols internacionals (fora de la UE, en l'actualitat) ha augmentat considerablement**. A Espanya, aquest procés va suposar la liberalització dels vols xàrter internacionals als anys 60, l'obertura dels vols regulars internacionals (1980) i, finalment, la liberalització del mercat domèstic el 1993, de manera que va deixar de ser un monopoli d'Iberia, d'acord amb la nova legislació europea.

No obstant això, **la principal limitació als vols internacionals regulars des d'aeroports espanyols diferents a Madrid-Barajas no ha estat fonamentalment legislativa** quant als acords bilaterals; s'ha tractat també, i amb gran importància, d'una **limitació de caire operatiu** per part de la companyia de bandera espanyola tradicional, Iberia. El fet de limitar els serveis de transport aeri regulars a Espanya a un sol operador, Iberia, durant 40 anys, ha creat una situació en què, encara a dia d'avui, pocs operadors espanyols de llarg radi poden fer ombra a aquesta companyia. D'entre els operadors espanyols, Iberia té, amb diferència, la flota de llarg recorregut més potent. La privatització de la companyia a finals dels anys 90 també ha permès dotar d'una dimensió més empresarial, basada en una anàlisi cost-benefici, l'activitat d'Iberia. Tot plegat ha permès a la companyia reduir la seva presència en rutes que li eren poc rendibles i que amb anterioritat operava amb la idea de prestació d'un servei públic. Així mateix, ha possibilitat que Iberia centri la seva xarxa al voltant del seu centre d'operacions principal, a Madrid-Barajas, operant un sistema de *hub & spoke* típic de les companyies de bandera tradicionals i tot retirant-se de *hubs* secundaris com ara Barcelona. La resta de companyies espanyoles amb capacitat d'operar vols de llarg radi, com ara Spanair o Air Europa, tenen el seu origen en companyies xàrter i disposen d'una flota de dimensions força reduïdes en comparació amb Iberia.

Aquesta evolució situa Madrid al centre del sistema aeroportuari espanyol, no a causa de la legislació, liberalitzada als anys 90, sinó pel fet que Iberia, la companyia espanyola tradicional més potent, ha triat aquest aeroport com a centre d'operacions central; fins i tot ha retirat la seva activitat de *hubs* secundaris com Barcelona de manera progressiva. L'entrada de noves companyies no ha compensat aquesta retirada de la principal companyia aèria espanyola pel que fa als vols de mitjà i llarg recorregut (vols amb una durada superior a 3 hores) dels altres aeroports. Els nous entrants no ofereixen una xarxa de connexió similar o vols de llarg recorregut en nombre suficient per compensar la connectivitat que Iberia ofería amb anterioritat.

Aquesta situació ha motivat que a certs punts del territori espanyol s'hagin iniciat alguns projectes de cara a potenciar els enllaços aeris des dels seus aeroports. El cas més paradigmàtic d'aquest tipus d'iniciativa és el del **Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona**, una iniciativa endegada conjuntament per Aena, la Generalitat de Catalunya, l'ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona per tal de donar suport a l'establiment de vols intercontinentals de caràcter transoceànic des de l'aeroport del Prat. Aquest tipus d'iniciatives no potencien una companyia en concret, sinó que incentiven una xarxa de vols intercontinentals operats per diverses rutes aèries. Això incrementa els enllaços de llarg recorregut, però no transforma directament l'aeroport en un *hub*.

La legislació present, fins i tot en els casos en què es limiten els vols d'arribada a Madrid-Barajas, **no és percebuda com un impediment real per les companyies aèries**. Aquest fet és clau per entendre el panorama aeri de l'aeroport de Barcelona-el Prat. L'obertura d'una ruta aèria és un procés complex, normalment amb un període de gestació llarg. Aquest lapse permet que, quan una companyia mostra un interès real en la possibilitat d'obrir una ruta entre un aeroport espanyol i un aeroport de fora de la Unió Europea, hi hagi temps (i una voluntat real per part dels governs) de negociar o renegociar un acord bilateral entre ells per permetre l'obertura de la ruta.

No obstant això, cal destacar que la Direcció General d'Aviació Civil defensa els interessos de les **companyies espanyoles** en aquestes negociacions (sense que els interessos de companyies de països tercers o d'altres estats de la UE siguin un objectiu prioritari). Aquest interès pot comportar que alguns acords no es modifiquin si les companyies espanyoles amb capacitat per operar la ruta es mostren reticents al fet que una tercera companyia europea operi el vol si això atempta contra els seus interessos. Dins d'aquesta estructura, la importància d'Iberia en el mercat aeri espanyol fa que la seva opinió tingui un pes específic molt important en la determinació de quins aeroports entren en la negociació dels acords bilaterals en cas que no s'aconsegueixi que el tercer país obri tot el seu quadre de rutes.

Espanya té un total de 80 acords bilaterals amb tercers països vigents a dia d'avui, a més dels acords de vol entre els països membres de la UE. D'aquests 80 acords, 42 permeten el vol entre Barcelona i el tercer Estat, 15 deixen la porta oberta a aquesta possibilitat i 23 no ho permetrien sense un canvi en l'acord bilateral. **Els acords majoritaris són els que especifiquen la possibilitat que la companyia aèria d'un tercer Estat voli entre un aeroport d'aquest Estat i Barcelona**, ja sigui especificant-ho directament o amb la inclusió de Barcelona en un àmbit geogràfic superior («tots els aeroports d'Espanya» o «tots els aeroports europeus»).

Els acords bilaterals en què no existeix cap restricció per obrir una ruta entre Barcelona i un tercer Estat superen àmpliament els casos en què sí que hi ha restriccions. La major

part dels acords que no contempen actualment la possibilitat de volar entre un tercer Estat i Barcelona **es troben a l'Àfrica subsahariana**.

Dels 23 acords que posen traves a un vol amb Barcelona, 20 inclouen **Madrid** com un dels aeroports especificats. D'aquests, 13 inclouen Madrid com a únic aeroport de destinació possible per a les companyies de l'altre Estat contractant. Aquest fet es deu a l'antiguitat dels acords o al principi de **reciprocitat** vigent en la (re)negociació dels nous acords bilaterals, així com als desigs de les companyies aèries.

La manca d'enllaços de llarg radi des de l'aeroport de Barcelona no s'ha d'associar tant a qüestions legislatives, sinó a **límits de les companyies que hi operen**. El fet que una companyia tan potent com les companyies de bandera europees no hi operi amb una estructura de tipus *hub & spoke* limita el seu creixement intercontinental molt més que la legislació vigent.

Bibliografia

AIRBUS (2007) *Flying by Nature, Global Market Forecast 2007-2026*. Blagnac: Airbus S.A.S

AIRLINE BUSINESS (2008) *Airline Industry Guide 2008/09* Sutton: Stephens & George

ALONSO SOTO, Ricardo (1998) *Resultados de la Liberalización del Transporte Aéreo*. Madrid: FAES

BAUTISTA ARANDA, Manuel (Coord.) (2003) *La Aviación y el Espacio. Hechos y Datos*. Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España. Madrid: A.D.I.

BOE (1975) *Acuerdo entre el Estado Español y la República de Bolivia sobre Transporte Aéreo Internacional regular de 12 de Septiembre de 1974*. Boletín Oficial del Estado Nº 270, de 11 de noviembre de 1975

CERCLE D'ESTUDIS SOBIRANISTES (2008) *L'Estat espanyol contra Catalunya: la prohibició d'ús dels aeroports catalans en els Convenis internacionals acordats per l'Estat espanyol*

DOUE (2004) *REGLAMENTO (CE) Nº 847/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO de 29 de abril de 2004: sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros*. Estrasburgo: DOUE, Abril

CEC (2005) *Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación*. Communication from the Commission COM (2005) 79 final, Bruselas, Marzo

CEC (2003) *On relations between the Community and third countries in the field of air transport*. Communication from the Commission COM (2003) 94 final, Bruselas, Febrero

CEC (2007) *Primer informe sobre la aplicación de la legislación relativa al cielo único: logros y perspectivas*. Comunicación y Perspectivas COM (2007) 845 final, Bruselas, Diciembre

CRISTO SANTOS, Martín (2008) *Libertades del Aire*
http://ivao.es/docs/Libertades_del_aire.pdf

DE LA FUENTE LAYOS, Luis (2007) *Air passenger transport in Europe in 2006, Statistics in Focus #126, Transport*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

DGAC (2008) *Textos legales dels acords bilaterals existents entre Espanya i Tercers Països*. Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Fomento, Septiembre, 2008

DGTren (2007) *Volando Juntos: Política de transporte Aéreo de la Unión Europea*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

DGTren (2008a) *EU-US "Open Skies": Negotiations on a Second Stage EU-US Air Transport Agreement*. http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/us_en.htm

DGTren (2008b) *Bilateral ASA brought into legal conformity since ECJ judgments on 5 November 2002. Updated 1.08.2008*. http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/doc/asa_table.pdf

DOGANIS, Rigas (2002) *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*, 3rd edition (1st edition, 2001). London: Routledge

DOGANIS, Rigas (2006) *The Airline Business*, 2nd Edition (1st edition, 2000), New York: Routledge

DUNSTALL, Barry (ed.)(2003) *Airports in the first 100 years of flight*. Twickenham: Montrose press

Eurocontrol (2008) <http://www.eurocontrol.es/>

IATA (2008) 2007 Total Passenger Traffic results
<http://www.iata.org/ps/publications/2007-results.htm>

OACI (2007) *PROFITS AND TRAFFIC UP FOR WORLD'S AIRLINES IN 2006*. ICAO News Release. Montreal: ICAO

OACI (2008) ICAO FAQ: *Freedoms of the Air*
http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm

RODRÍGUEZ MAS, Agustín; MARTÍN-CORRAL HERNÁNDEZ, José Manuel (2008) *Vocabulario aeronáutico básico para ir por el mundo*. Madrid: AENA

Annex

A continuació es detallen els acords bilaterals d'estats de la Unió Europea amb tercers països adaptats a la normativa comunitària a data 1 d'agost de 2008 i el seu nivell d'adaptació (DGTREN, 2008b).

Bilateral ASA brought into legal conformity since ECJ judgments on 5 November 2002 *updated 1.08.2008*

Community designation agreed bilaterally with at least one EU MS		Community designation agreed under the Community Agreement with the EC or through formal Record of Consultations		Discussions ongoing with the EC
Third country	Nr of bilateral ASAs amended	Agreement initialled/signed	Total nr of bilateral ASAs amended	
Afghanistan	1	Albania	13	<i>Argentina</i>
Algeria	6	Armenia	15	<i>Bangladesh</i>
Antigua & Barbuda	1	Australia	14	<i>Brazil</i>
Argentina	4	Azerbaijan	18	China
Bahrain	7	Bosnia-Herzegovina	9	Colombia
Bangladesh	1	Bulgaria ¹	22	<i>Egypt</i>
Barbados	1	Canada	17	<i>Indonesia</i>
Belarus	1	Chile	10	<i>Jamaica</i>
Belize	1	Croatia	25	Libya
Bolivia	1	Georgia	14	<i>Macao</i>
Brazil	1	India	26	Namibia
Brunei	2	Israel	26	Russian Federation
Cambodia	1	Jordan	21	<i>South Korea</i>
Cape Verde	2	Kazakhstan	15	
Costa Rica	1	Kyrgyzstan	5	
Cuba	5	Lebanon	19	
Dem. Rep. of Congo	2	Macedonia	14	
Dominican Republic	2	Malaysia	21	
Ecuador	4	Maldives	8	
Egypt	4	Mexico	12	
Fiji	1	Moldova	17	
Gambia	1	Mongolia	11	
Ghana	1	Morocco	20	
Granada	1	Nepal	7	
<i>Guinea-Bissau</i>	1	New Zealand	12	
Indonesia	1	Pakistan	16	
Iran	3	Panama	6	
<i>Ivory Coast</i>	1	Paraguay	6	
Jamaica	1	Romania ¹	21	
Japan	1	Serbia and Montenegro	20	
Kuwait	1	Singapore	23	
Liberia	1	UEMOA ²	47	

(Continuació)

Community designation agreed bilaterally with at least one EU MS		Community designation agreed under the Community Agreement with the EC or through formal Record of Consultations		Discussions ongoing with the EC
Third country	Nr of bilateral ASAs amended	Agreement initialled/signed	Total nr of bilateral ASAs amended	
Macao	3	Ukraine	27	
Madagascar	3	United Arab Emirates	23	
Mauritius	3	United States	21	
<i>Mongolia</i>	1	Uruguay	9	
Netherlands Antilles	2	Vietnam	17	
North Korea	1			
Ornan	1			
Peru	2			
Philippines	1			
Qatar	10			
Saint Lucia	1			
<i>Senegal</i>	4			
South Korea	1			
Sri Lanka	1			
Suriname	1			
Syria	1			
Tajikistan	1			
Tanzania	2			
Thailand	7			
<i>Togo</i>	2			
Trinidad and Tobago	1			
Turkmenistan	2			
Uganda	1			
Uzbekistan	2			
Venezuela	1			
Zambia	1			
Total:	58	118	Nr of agreements: 37	627
TOTAL nr of third countries that accepted Community designation:				97
TOTAL nr of bilateral ASAs brought into legal conformity:				745
¹ Bulgaria and Romania joined the EU on 1.01.2007 ² Bloc to bloc agreement with Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (Benin, Burkina Faso, Guinea-Bissau, Ivory Coast, Mali, Niger, Senegal, Togo)				



Cambra de Comerç
de Barcelona

estudi
■ llotja

INFRASTRUCTURES I TERRITORI