



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCION CORTES GENERALES

VIII LEGISLATURA

Serie A:
ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

24 de junio de 2005

Núm. 159

Autorización de Tratados y Convenios Internacionales

110/000101 (CD) Acuerdo entre el Reino de España y la República de Cuba sobre transporte aéreo, hecho en La Habana el 22 de abril de 2005.

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

(110) Autorización de Convenios Internacionales

110/000101

AUTOR: Gobierno.

Acuerdo entre el Reino de España y la República de Cuba sobre transporte aéreo, hecho en La Habana el 22 de abril de 2005.

Acuerdo:

Encomendar Dictamen a la Comisión de Asuntos Exteriores y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, estableciendo plazo para presentar propuestas, que tendrán la consideración de enmiendas a la totalidad o de enmiendas al articulado conforme al artículo 156 del Reglamento, por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 13 de septiembre de 2005.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de junio de 2005.—P. D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Manuel Alba Navarro**.

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE CUBA SOBRE TRANSPORTE AÉREO, HECHO EN LA HABANA EL 22 DE ABRIL DE 2005

ÍNDICE

Preámbulo.

- Artículo 1. Definiciones.
- Artículo 2. Derechos operativos.
- Artículo 3. Designación de empresas.
- Artículo 4. Revocaciones.
- Artículo 5. Exenciones.
- Artículo 6. Tasas aeroportuarias.
- Artículo 7. Tarifas.
- Artículo 8. Actividades comerciales.
- Artículo 9. Leyes y reglamentos.
- Artículo 10. Certificados y licencias.
- Artículo 11. Seguridad operacional.
- Artículo 12. Seguridad de la aviación.
- Artículo 13. Régimen fiscal.
- Artículo 14. Capacidad.
- Artículo 15. Estadísticas.
- Artículo 16. Consultas.
- Artículo 17. Modificaciones.
- Artículo 18. Solución de controversias.
- Artículo 19. Registro.
- Artículo 20. Convenios multilaterales.
- Artículo 21. Denuncia.
- Artículo 22. Entrada en vigor.

El Reino de España, y la República de Cuba denominados en adelante Partes Contratantes;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las empresas respectivas para el ejercicio de su actividad y que permita a las mismas competir conforme con las normas y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el grado máximo de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos y amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

Siendo Partes del Convenio de aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A los efectos de interpretación y aplicación del presente Acuerdo Aéreo, y a menos que en su texto se especifique de otro modo:

a) El término Convenio significa el Convenio sobre aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) El término Autoridades Aeronáuticas significa por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de aviación Civil), y por lo que se refiere a la República de Cuba, el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este Acuerdo que ejerzan las aludidas Autoridades;

c) El término empresa aérea designada, se refiere a cualquier empresa de transporte aéreo, dedicada esencialmente al tráfico internacional, que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el artículo 3 del mismo;

d) El término territorio significa las áreas terrestres, aguas archipiélagas y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía y jurisdicción de las Partes, conforme al Derecho Internacional.

El término espacio aéreo significa, el espacio aéreo situado sobre el territorio y sobre el que los Estados tienen soberanía y jurisdicción plena y exclusiva.

e) Servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales tienen el mismo significado que les da el artículo 96 del Convenio;

f) El término Acuerdo significa este Acuerdo Aéreo, su anexo y cualquier enmienda a los mismos;

g) El término rutas especificadas significa las rutas establecidas o a establecer en el anexo al presente Acuerdo;

h) El término servicios convenidos significa los servicios aéreos internacionales, que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas;

i) El término tarifa significa los precios que se fijan para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan.

j) El término capacidad significa, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y en relación con los servicios convenidos significa la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por tales aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta.

k) El término nacionales, en el caso de España, se entenderá como referido a los nacionales de los estados Miembros de la Comunidad Europea o de los Estados relacionados en el anexo a este Acuerdo.

ARTÍCULO 2

Derechos operativos

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

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

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

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

c) hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el cuadro de rutas del anexo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra

Parte Contratante o procedente o con destino. al territorio de otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el anexo al presente Acuerdo.

3. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo anterior serán garantizados a las empresas aéreas no designadas de cada Parte Contratante.

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se conceden a las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3

Designación de empresas

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, el número de empresas aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una empresa aérea previamente designada. Tal designación especificará el alcance de la autorización concedida a cada empresa aérea en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del presente, conceder sin demora las correspondientes autorizaciones de explotación.

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

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el párrafo 2 de este requerirá:

4.1 En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:

4.1.1 Que esté establecida en el territorio del Reino de España en los términos previstos en el Tratado de la Comunidad Europea y que haya obtenido una Licencia de Operador de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea; y

4.1.2. Que exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por el Estado Miembro responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo y que la Autoridad Aeronáutica competente esté claramente identificada en la designación.

4.1.3. Que la empresa aérea sea propiedad y continúe siéndolo, directamente o por propiedad mayoritaria, de los Estados Miembros de la Comunidad Europea

y/o nacionales de los Estados Miembros de la Comunidad Europea, y/u otros Estados relacionados en el anexo y/o nacionales de dichos otros Estados.

4.2 En el caso de una empresa aérea designada por la República de Cuba:

4.2.1 Que tenga oficina principal en el territorio de la República de Cuba u otro Estado Miembro de la Comisión Latinoamericana de aviación Civil (CLAC), haya recibido un Certificado de Operador Aéreo válido de un Estado Miembro de la CLAC y posea una licencia en correspondencia con la legislación aplicable de la República de Cuba; y

4.2.2 Que se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la línea aérea por parte del Estado miembro de la CLAC responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada en la designación, y

4.2.3 Que la empresa aérea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado Miembro de la CLAC y/o de los nacionales de estos Estados.

4.3 Que la empresa aérea designada se encuentre calificada para cumplir las condiciones prescritas, a la luz de las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales, por la Parte que considera la(s) solicitud(es).

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

ARTÍCULO 4

Revocaciones

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación concedida a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el artículo 2 del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) 1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:

(i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España en los términos previstos en el Tratado de la Comunidad Europea o no haya obtenido una Licencia de Operador de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea: o

(ii) cuando no exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por el Estado Miembro responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo o cuando la Autoridad Aeronáutica

competente no esté claramente identificada en la designación.

(iii) cuando la empresa aérea no sea propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, o no se encuentre efectivamente controlada por los Estados Miembros de la Comunidad Europea y/o nacionales de los Estados Miembros de la Comunidad Europea y/u otros Estados relacionados en el anexo y/o nacionales de dichos otros Estados.

(iv) cuando la empresa aérea ya se encuentre designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la CLAC y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y, la República de Cuba pueda demostrar que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad Europea, estuviera transgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro acuerdo bilateral; o

(v) cuando la empresa aérea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado Miembro de la Comunidad Europea y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre la República de Cuba y ese otro Estado Miembro de la Comunidad Europea, y los derechos de tráfico a ese Estado Miembro de la Comunidad Europea hayan sido denegados a la línea aérea designada por la República de Cuba.

La República de Cuba notificará al Reino de España, por escrito, los motivos de su negación, revocación, suspensión o limitación de la autorización de operación o permisos técnicos tan pronto como sea posible. Al ejercer sus derechos a la luz de este párrafo, la República de Cuba no hará discriminación entre los transportistas aéreos de la Comunidad Europea sobre bases relativas a la nacionalidad.

2. En el caso de una empresa aérea designada por la República de Cuba.

(i) cuando no tenga oficina principal en el territorio de la República de Cuba o no haya recibido un Certificado de Operador Aéreo válido de uno de los Estados Miembros de la CLAC, o no posea licencia en correspondencia con la legislación aplicable de la República de Cuba; o

(ii) cuando el control regulatorio efectivo de la empresa aérea no sea ejercido o mantenido por el Estado Miembro de la CLAC responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aero-náutica respectiva no se encuentre claramente identificada en la designación; o

(iii) cuando la empresa aérea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado Miembro y/o nacionales de los Estados Miembros de la CLAC; o

(iv) cuando la empresa aérea ya se encuentre designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado Miembro de la Comunidad Europea

y otro Estado Miembro de la CLAC y el Reino de España pueda demostrar que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado Miembro de la CLAC, la empresa aérea estuviera transgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo; o

(v) cuando la empresa aérea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado Miembro de la CLAC y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Reino de España y ese otro Estado Miembro de la CLAC, y los derechos de tráfico a ese Estado Miembro de la CLAC hayan sido denegados al transportista aéreo designado por el Reino de España.

El Reino de España notificará a la República de Cuba, por escrito, los motivos de su negación, revocación, suspensión o limitación de la autorización de operación o permisos técnicos tan pronto como sea posible. Al ejercer sus derechos a la luz de este párrafo, el Reino de España no hará discriminación entre los transportistas aéreos de la CLAC sobre bases relativas a la nacionalidad.

b) Cuando dicha empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos, o

c) Cuando dicha empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

d) Cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los artículos 11 y 12 de este Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 11 y 12 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1) de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes y Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 5

Exenciones

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los derechos por el servicio prestado:

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

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

c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado; y

d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la empresa aérea impreso en el mismo, uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

La aplicación de las exenciones o reducciones arancelarias contempladas en los subpárrafos a), b), c) y d) serán concedidas siguiendo el procedimiento establecido por la normativa aduanera en vigor.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

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

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

ARTÍCULO 6

Tasas aeroportuarias

Las tasas u otros gravámenes por la utilización de cada aeropuerto incluidas sus instalaciones, servicios

técnicos y otras instalaciones, así como cualquier otro gravamen por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios se impondrán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte Contratante en el territorio de su Estado, siempre que dichas tasas no sean superiores a las tasas impuestas, por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares, en virtud del artículo 15 del Convenio.

ARTÍCULO 7

Tarifas

1. Las tarifas aplicables por cada una de las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes por el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el coste de explotación, las características del servicio, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales del mercado.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir que se notifiquen o se registren ante sus Autoridades Aeronáuticas las tarifas que las compañías aéreas de la otra Parte Contratante apliquen a o desde su territorio. No se exigirá que las compañías aéreas designadas realicen la notificación o registro con una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su efectividad. Cuando así se estime, se podrá permitir una notificación o registro en un plazo más corto del normalmente requerido. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante la notificación o registro de los precios aplicados por los fletadores al público, a menos que sea necesario, con carácter no discriminatorio, para fines informativos.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre competencia y sobre protección de los usuarios que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una empresa designada de la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:

a) evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;

b) proteger al usuario frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;

c) proteger a otras empresas de tarifas artificialmente reducidas debido a subvenciones o ayudas estatales directas o indirectas;

d) proteger a otras empresas de tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

4. Sin perjuicio de lo que establece el párrafo 3 de este artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán aprobar expresamente las tarifas que le sometan las empresas aéreas designadas. Cuando dichas Autoridades consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los apartados 3.a), 3.b), 3.c) y 3.d), notificarán su disconformidad, de forma razonada, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la empresa aérea implicada cuanto antes sea posible y, en ningún caso, después de los treinta (30) días posteriores a la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión y podrá recurrir a los procedimientos de consulta establecidos en el párrafo 5 de este artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan convenido por escrito el desaprobadas con arreglo a los mencionados procedimientos, las tarifas se considerarán aprobadas.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una empresa aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de recibir la solicitud. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si en dichas consultas se llega a un acuerdo con respecto a la tarifa cuestionada las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

6. Para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, cada Parte Contratante permitirá a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, ofrecer tarifas semejantes a las que aplique cualquier empresa aérea por un servicio aéreo comparable realizado entre los mismos puntos.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Toda tarifa aprobada sin plazo de expiración se mantendrá en vigor si no se ha presentado ni aprobado una tarifa hasta su retirada por la empresa aérea afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que deberá dejar de aplicarse.

8. Las tarifas aplicadas por las empresas aéreas designadas para el transporte que se desarrolle íntegramente dentro de la Comunidad Europea se regirán por las normas aplicables en el marco de la Unión Europea.

9. Las tarifas aplicadas por las empresas aéreas designadas para el transporte que se desarrolle íntegramente dentro de los países miembros de la CLAC se regirán por las normas aplicables en el marco de la CLAC.

ARTÍCULO 8

Actividades comerciales

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

2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el resto del personal estarán sujetos a las Leyes y Reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas Leyes y Reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, en base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las correspondientes autorizaciones de empleo, visado de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que hace mención el párrafo 1) de este artículo.

4. Cuando circunstancias especiales requieran la entrada o permanencia de personal de servicio con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos, en su caso, por las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante, serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada al país en cuestión de dicho personal.

5. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando o mientras las reglamentaciones aplicables a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impidan o limiten, ya sea la libertad de contratar estos servicios o la auto-asistencia, las condiciones establecidas para la prestación de tales servicios serán tan favorables como las generalmente aplicadas a las otras empresas aéreas internacionales.

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

7. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional, los

excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

8. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

9. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarios para que dichas transferencias se realicen en moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO 9

Leyes y reglamentos

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada, estancia y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia o salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la inmigración, seguridad en la aviación, pasaportes, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 10

Certificados y licencias

1. Los certificados de Aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes y no caducadas, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en el Convenio.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva, para el sobrevuelo y/o aterrizaje en su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas por la otra Parte Contratante a sus propios nacionales.

ARTÍCULO 11

Seguridad operacional

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los 30 días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación del Convenio, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de 15 días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del artículo 4 del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente artículo «inspección en rampa», siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio;

b) graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio:

la Parte Contratante que realiza la inspección podrá a efectos del artículo 33 del Convenio llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que para iniciar, de conformidad con el párrafo 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante sea denegado el acceso por el representante de dicha empresa o empresas aéreas, la otra Parte Contratante podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la empresa aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante en virtud de lo establecido en los párrafos 2 ó 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

8. Cuando España haya designado a una empresa aérea cuyo control regulador sea ejercitado y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte Contratante en este artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado miembro de la Unión Europea y en relación a la autorización de operación de esa empresa aérea.

9. Cuando Cuba haya designado a una empresa aérea cuyo control regulador sea ejercitado y mantenido por otro Estado miembro de la CLAC, los derechos reconocidos a la otra Parte Contratante en este artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado miembro de la CLAC y en relación a la autorización de operación de esa empresa aérea.

ARTÍCULO 12

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del anexo 17 al Convenio, del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en la Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos

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

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

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de aviación Civil Internacional y que se denominan anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo del Tratado por el que se establece la Comunidad Europea y dispongan de una licencia de operador de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación o, en el caso de Cuba los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo de las regulaciones de la CLAC y dispongan de una licencia de operador de conformidad con la normativa de la CLAC, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se menciona en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio de la República de Cuba se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con la normativa vigente en este país. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de España se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con el anexo 17 del Convenio y su desarrollo normativo en el seno de la Comunidad Europea. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecua-

das para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente pre-dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

6. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este artículo, dicha Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte Contratante.

7. No obstante lo establecido en el artículo 4 (Revocaciones), de este Acuerdo, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas o permisos técnicos concedidos a las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en el apartado 7 se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de este artículo.

ARTÍCULO 13

Régimen fiscal

El régimen fiscal aplicable a las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes se regirá por lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio entre España y Cuba firmado en Madrid el 3 de febrero de 1999.

ARTÍCULO 14

Capacidad

1. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este Acuerdo, disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.

2. Los servicios que presten las empresas aéreas designadas en cualquiera de las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo, tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

3. La capacidad a ofrecer en la operación de los servicios aéreos convenidos por las empresas aéreas designadas de cada parte Contratante, será establecida por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, teniendo en cuenta las necesidades actuales del mercado y las que se puedan razonablemente anticipar. Para la operación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas en el anexo al Acuerdo, las empresas aéreas designadas podrán utilizar cualquier tipo de aeronave.

4. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más corto.

5. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más empresas aéreas de la otra Parte Contratante, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo 17 del Acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

ARTÍCULO 15

Estadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las empresas aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales para su publicación. Cualquier dato estadístico adicional de tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes desee obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

ARTÍCULO 16

Consultas

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán celebrar en cualquier momento consultas de interés con espíritu de estrecha colaboración, a fin

de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

ARTÍCULO 17

Modificaciones

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta, que podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática.

2. Las modificaciones del anexo a este Acuerdo, podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmado mediante Canje de Notas por vía diplomática. Las consultas a estos efectos, que podrán realizarse verbalmente o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO 18

Solución de controversias

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

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante, y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, a contar de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. El Tribunal arbitral creado para la solución de la controversia en cuestión se regirá por las normas de

procedimiento de arbitraje acordadas por las Partes. En caso de no existir acuerdo entre las Partes sobre las normas a utilizar, el Tribunal se regirá por las reglas de procedimiento de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar todo laudo adoptado de conformidad con el párrafo 2) del presente artículo.

5. Cada Parte Contratante pagará los gastos y la remuneración correspondientes a su propio árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios correspondientes al mismo, así como los derivados de la actividad de arbitraje, serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 19

Registro

El presente Acuerdo y toda modificación al mismo, se registrarán en la Organización de aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 20

Convenios multilaterales

Si después de la entrada en vigor de este Acuerdo, ambas Partes Contratantes se adhieren a un Convenio o Acuerdo Multilateral referido a cuestiones reguladas en este Acuerdo, las Partes Contratantes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el Acuerdo para adaptarlo al Convenio o Acuerdo Multilateral de que se trate.

ARTÍCULO 21

Denuncia

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

ARTÍCULO 22

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, mediante Canje de Notas diplomáti-

cas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales y reemplazará cualquier acuerdo sobre servicios aéreos concluido anteriormente entre los dos países.

En fe de lo cual a los firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos han firmado el presente Acuerdo.

Hecho por duplicado, siendo ambos textos igualmente auténticos. En La Habana, el 22 de abril de dos mil cinco.

ANEXO

I. Cuadro de rutas

1. Ruta que podrá ser explotada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas de España:

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. Ruta que podrá ser explotada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas de Cuba:

Puntos en Cuba-Nassau, Bermudas, Gander, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Puerto España, Georgetown, Paramaribo, Cayena, Belém 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.

3. Además de los puntos especificados en la ruta española descrita en el apartado 1, las empresas aéreas designadas por España, podrán operar otro punto intermedio en el área del Caribe y seis puntos más allá de Cuba en Ciudad de México, Cancún, Ciudad de Guatemala, San José o Managua, San Salvador, Tegucigalpa o San Pedro de Sula con derechos de tráfico de 3.^a y 4.^a libertades.

Estos puntos podrán ser sustituidos por otros situados en México y Centroamérica, elegidos libremente por las empresas aéreas designadas de España previa comunicación a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante treinta (30) días antes del comienzo de cada temporada de tráfico.

4. Además de los puntos especificados en la ruta cubana descrita en el apartado 2, las empresas aéreas designadas por Cuba podrán operar París, Londres, Bruselas, Milán y tres puntos más en Europa con derechos de tráfico de 3.^a y 4.^a libertades.

Estos puntos podrán ser sustituidos por otros, situados en Europa, elegidos libremente por las empresas aéreas designadas de Cuba previa comunicación a las

Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante treinta (30) días antes del comienzo de cada temporada de tráfico.

5. La definición de los puntos no determinados en Cuba descritos en el párrafo 1, se realizará por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

6. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán efectuar escalas en un mismo servicio en dos puntos de los especificados en el Cuadro de Rutas situados en el territorio de la otra Parte Contratante, sin ejercer derechos de tráfico entre los mismos.

7. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes podrán omitir uno o varios puntos o alterar el orden de los mismos, así como operar los puntos intermedios como puntos más allá y a la viceversa, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida se encuentre situado en el territorio de la Parte Contratante que a designado a dichas empresas.

8. Las empresas aéreas designadas de España tendrán derecho a operar con derechos de tráfico de 5.^a libertad en todos los puntos especificados en la ruta española descrita en el apartado 1 de este Cuadro de Rutas.

9. Las empresas aéreas designadas de Cuba tendrán derecho a operar con derechos de tráfico de 5.^a libertad en todos los puntos especificados en la ruta cubana descrita en el apartado 2 de este Cuadro de Rutas.

10. La operación con derechos de tráfico de 5.^a libertad en los puntos a los que se hace referencia en los apartados 3 y 4 anteriores, podrá realizarse previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

11. En la operación de los servicios convenidos las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán operar hasta diecinueve (19) frecuencias semanales con cualquier tipo de aeronave.

Este número de frecuencias podrá ser ampliado por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, cuando la demanda de tráfico lo justifique.

12. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a realizar vuelos exclusivos de carga en las rutas descritas en los apartados 1 y 2, con derechos de 3.^a, 4.^a, y 5.^a libertades, en todos los puntos especificados en las mismas.

Así mismo, en estos vuelos, se podrán operar otros puntos distintos de los especificados en las rutas 1 y 2 con derechos de 3.^a y 4.^a libertades. Para la explotación de derechos de tráfico de 5.^a libertad en estos puntos se requerirá autorización previa de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

13. Previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, en la operación de los servicios convenidos las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán derecho a realizar, en cualquier punto de la ruta, un cambio de la aeronave utilizada a otra o a varias aeronaves siempre que la capacidad total de las aeronaves que operen más allá del punto en que efectúe el cambio

de calibre esté relacionada con la capacidad de la aeronave inicial y se programe en conexión directa con la misma, con el fin de asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.

II. Cláusula de código compartido

1. Al explotar u ofrecer (es decir, vender transporte bajo el propio código en vuelos operados por otra empresa aérea), los servicios acordados, en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las empresas aéreas de cada Parte Contratante que sean designadas, ya como empresa aérea operadora y/o empresa no operadora (de aquí en adelante denominada la empresa «comercializadora», podrán suscribir acuerdos comerciales de cooperación, tales como bloqueo de espacio o código compartido con:

(a) una empresa o empresas aéreas de la misma Parte Contratante;

(b) una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante; y

(c) una empresa o empresas aéreas de terceros países. Si dicho tercer país no autorizara o permitiera acuerdos similares entre las empresas aéreas de la otra Parte Contratante y otras empresas aéreas en servicios a, desde y vía dicho tercer país, las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante involucrada tendrán derecho a no aceptar dichos acuerdos.

2. La capacidad ofrecida por una empresa aérea designada como empresa comercializadora en los servicios operados por otras empresas aéreas, no se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a dicha empresa aérea comercializadora.

3. Cuando una empresa aérea designada realiza servicios en régimen de acuerdos de Código compartido, como empresa operadora la capacidad total operada se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a dicha empresa aérea operadora.

4. Todas las empresas aéreas que hayan suscrito acuerdos de código compartido deberán estar en posesión de los derechos de ruta correspondientes.

5. Las empresas aéreas designadas que actúen como empresas aéreas comercializadoras no ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios realizados bajo código compartido.

6. Los servicios de código compartido deberán cumplir los requisitos reglamentarios aplicados normalmente a dichas operaciones por parte de las Partes Contratantes, tales como requisitos sobre protección o información a los pasajeros, seguridad, responsabilidad y otros que se apliquen con carácter general a otras compañías que sirvan tráfico internacional.

7. Cuando la prestación de servicios en régimen de código compartido implique un cambio de aeronave (ruptura de capacidad), la empresa aérea designada que comercialice el servicio podrá transferir su tráfico de una aeronave a otra única aeronave con destino al territorio de la otra Parte Contratante, sin consideración al tipo de aeronave de que se trate y a condición de que el servicio se programe en conexión directa.

8. Cuando se ofrezca la venta de servicios, la empresa aérea comercializadora informará claramente al comprador en el punto de venta y en los Sistemas de Reserva de dichos servicios sobre qué empresa aérea será la operadora de cada sector del servicio.

9. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante deberán someter a consideración y, en su caso, a aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el comienzo de las operaciones.

III. Estados relacionados

Los Estados relacionados en el inciso k) del artículo 1, en el punto 4.1.3 del artículo 3 y en el punto 1.a).iii) del artículo 4 del Acuerdo, son los siguientes:

Noruega, Islandia, Suiza y Liechtenstein.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

