

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

15052 *Acuerdo sobre transporte aéreo entre el Reino de España y los Emiratos Árabes Unidos, hecho en Abu-Dhabi el 25 de mayo de 2008.*

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

ÍNDICE

ARTÍCULO I	DEFINICIONES
ARTÍCULO II	CONCESIÓN DE DERECHOS
ARTÍCULO III	DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS
ARTÍCULO IV	REVOCAIONES
ARTÍCULO V	EXENCIONES
ARTÍCULO VI	TASAS AEROPORTUARIAS
ARTÍCULO VII	TARIFAS
ARTÍCULO VIII	OPORTUNIDADES COMERCIALES
ARTÍCULO IX	LEYES Y REGLAMENTOS
ARTÍCULO X	CERTIFICADOS Y LICENCIAS
ARTÍCULO XI	SEGURIDAD OPERACIONAL
ARTÍCULO XII	SEGURIDAD
ARTÍCULO XIII	RÉGIMEN FISCAL
ARTÍCULO XIV	CAPACIDAD
ARTÍCULO XV	ESTADÍSTICAS
ARTÍCULO XVI	CONSULTAS
ARTÍCULO XVII	MODIFICACIONES
ARTÍCULO XVIII	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
ARTÍCULO XIX	REGISTRO
ARTÍCULO XX	CONVENIOS MULTILATERALES
ARTÍCULO XXI	ENTRADA EN VIGOR Y DENUNCIA

El Reino de España y los Emiratos Árabes Unidos, denominados en adelante las Partes Contratantes,

Deseando promover un sistema de aviación internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a sus respectivas compañías aéreas para la explotación de los servicios y que les permita competir de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer el desarrollo de las oportunidades del transporte aéreo internacional;

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

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

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO I

Definiciones

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

a) Por Convenio se entenderá el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluidos cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho convenio, cualquier enmienda de los anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos anexos y enmiendas hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes contratantes;

b) por Autoridades Aeronáuticas se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, a nivel civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a los Emiratos Árabes Unidos, la Autoridad General de la Aviación Civil o, en ambos casos, las personas o instituciones debidamente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con el presente Acuerdo que ejerzan dichas autoridades;

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

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

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

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

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

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

i) por capacidad se entenderá, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y, en relación con los servicios convenidos, la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por dichas aeronaves durante cada temporada en una ruta o sector de una ruta.

j) por nacionales se entenderá, en el caso de España, los nacionales de los Estados miembros de la Comunidad Europea.

ARTÍCULO II

Concesión de derechos

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

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

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

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

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

ARTÍCULO III

Designación de compañías aéreas

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

2. Al recibir dicha designación, y las solicitudes de las compañías aéreas designadas, en la forma requerida para las autorizaciones de explotación y permisos técnicos, la otra Parte Contratante deberá conceder sin demora las autorizaciones y permisos correspondientes, siempre que:

- a) Cuando se trate de una compañía aérea designada por el Reino de España:
 - i. La compañía aérea esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y disponga de una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con la legislación comunitaria; y
 - ii. el Estado miembro responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea y la Autoridad Aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
 - iii. la compañía aérea tenga su centro principal de actividad en el territorio del Estado miembro del que haya recibido la licencia de explotación válida; y
 - iv. la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros, y/o de nacionales de Estados miembros, y/o de otros Estados enumerados en el anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados.

b) Cuando se trate de una compañía aérea designada por los Emiratos Árabes Unidos (EAU):

- i. la compañía aérea esté establecida en el territorio de los EAU y haya obtenido una licencia de conformidad con el derecho vigente en los EAU; y
- ii. los EAU ejerzan y mantengan un control reglamentario efectivo de la compañía aérea.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestren que están en condiciones de cumplir las condiciones establecidas 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. Cuando una compañía aérea haya sido designada y autorizada de este modo, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTÍCULO IV

Revocaciones

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante en los siguientes supuestos:

- a) 1. en el caso de una compañía aérea designada por el Reino de España:
 - i. cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea o no sea titular de una licencia de explotación válida otorgada por un Estado miembro con arreglo a la legislación comunitaria; o
 - ii. cuando el Estado miembro responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o
 - iii. cuando la compañía aérea no tenga su centro principal de actividad en el territorio del Estado miembro del que ha recibido su licencia de explotación; o
 - iv. cuando la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros y/o de nacionales de Estados miembros y/o de otros Estados enumerados en el anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados; o
 - v. cuando la compañía aérea sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por otro Estado miembro y se pueda demostrar que, al ejercer derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro, incluida la explotación de un servicio comercializado como servicio directo o que constituya por otro motivo un servicio directo, la compañía aérea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas mediante un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre los Emiratos Árabes Unidos y ese otro Estado miembro; o
 - vi. cuando el transportista aéreo sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre los Emiratos Árabes Unidos y ese Estado miembro, y pueda demostrarse que las compañías aéreas designadas de los Emiratos Árabes Unidos no tienen un acceso recíproco a los derechos de tráfico necesarios para efectuar la operación propuesta;
2. en el caso de una compañía aérea designada por los EAU:
 - i. cuando la compañía aérea no esté establecida en el territorio de los EAU o no haya obtenido una licencia de conformidad con el derecho aplicable en los EAU; o
 - ii. cuando los EAU no ejerzan o no mantengan un control reglamentario efectivo de la compañía aérea; o
 - iii. cuando la compañía aérea sea propiedad mayoritaria y se encuentre bajo el control de nacionales de un Estado distinto de los EAU y se pueda demostrar que, al ejercer derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado, incluida la explotación de un servicio comercializado como servicio directo o que constituya por otro motivo un servicio directo, la compañía aérea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas mediante un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre el Reino de España y ese otro Estado; o
 - iv. cuando la compañía aérea sea propiedad mayoritaria y se encuentre bajo el control de nacionales de un Estado distinto de los EAU y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre el Reino de España y ese otro Estado, y pueda demostrarse que las

compañías aéreas designadas por el Reino de España no tienen un acceso recíproco a los derechos de tráfico necesarios para efectuar la operación propuesta.

En el ejercicio de su derecho en virtud del presente apartado, y sin perjuicio de sus derechos en virtud del apartado 1.a) v) y vi) del presente artículo, los EAU no harán distinciones entre las compañías aéreas comunitarias por razón de su nacionalidad.

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

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

d) cuando la otra Parte Contratante no cumpla o no aplique las normas sobre seguridad operacional y seguridad de conformidad con los artículos XI y XII del presente Acuerdo, o

e) siempre que la otra Parte Contratante no cumpla alguna decisión o estipulación derivada de la aplicación del artículo XVIII del presente Acuerdo.

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

3. En caso de que una Parte Contratante emprenda una acción en virtud del presente artículo, no resultarán afectados los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del artículo XVIII.

ARTÍCULO V

Exenciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de cada una de las partes contratantes, así como sus equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentos de todos los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y exacciones, con excepción de las tasas 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, incluidos los motores, introducidas en el territorio de una de las partes contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante;

c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante en servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se 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, ordenadores e impresoras de billetes utilizadas por las compañías aéreas designadas para las reservas y emisión de billetes, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía aérea, uniformes del personal y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por las compañías aéreas designadas.

Las exenciones mencionadas en las letras a), b), c) y d) se otorgarán de conformidad con el procedimiento previsto en 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 quedar bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la normativa aduanera.

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

5. Salvo que se disponga otra cosa por razones de seguridad y otras razones tales como las medidas de protección de patentes y marcas o la protección contra la violencia y la piratería aéreas y el tráfico de estupefacientes, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, sólo estarán sujetos a los controles previstos en virtud de la normativa aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos exigibles a la importación.

ARTÍCULO VI

Tasas aeroportuarias

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

ARTÍCULO VII

Tarifas

1. Las tarifas aplicables por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante por el transporte internacional en los servicios ofrecidos en virtud del presente Acuerdo se establecerán libremente, a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluido el coste de la operación, las características del servicio, el interés de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o el registro ante sus autoridades aeronáuticas de las tarifas que las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante vayan a aplicar en los servicios con destino o procedencia en su territorio. No se exigirá que las compañías aéreas de ambas partes contratantes realicen la notificación o el registro con una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su efectividad. En casos concretos, podrá permitirse la notificación o registro en un plazo inferior al normalmente requerido. Ninguna de las partes contratantes exigirá la notificación o el registro por las compañías aéreas de la otra Parte Contratante de las tarifas aplicadas por los fletadores al público, a menos que así se exija, con carácter no discriminatorio, para fines informativos.

3. Sin perjuicio de la legislación aplicable en materia de competencia y protección del usuario vigente en cada una de las partes contratantes, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que empiece a aplicarse una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente por cualquier compañía aérea designada de la otra

Parte Contratante para el transporte aéreo internacional en los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo. Las partes se limitarán a intervenir para:

- a) evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
- b) proteger al usuario frente a precios injustamente altos o restrictivos por abuso de posición dominante;
- c) proteger a las compañías aéreas de precios artificialmente bajos debido a subvenciones o ayudas directas o indirectas;
- d) proteger a las compañías aéreas de precios artificialmente bajos cuando existan pruebas de un intento de eliminar competencia.

4. Sin perjuicio de lo que establece el apartado 3 de este artículo, cualquiera de las partes contratantes podrá aprobar expresamente las tarifas que le sometan las compañías aéreas designadas. En caso de que cualquiera de las partes considere que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en las letras a) y b) del apartado 3 de este artículo, notificará su disconformidad a la otra parte lo antes posible y, en ningún caso más tarde de treinta (30) días después de la fecha de notificación o de registro de la tarifa en cuestión; y podrá solicitar la celebración de consultas, de conformidad con los procedimientos establecidos en virtud del apartado 5 de este artículo. A menos que ambas autoridades aeronáuticas hayan convenido por escrito no aprobar las tarifas, con arreglo a los mencionados procedimientos, éstas se considerarán aprobadas.

5. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podrá solicitar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la celebración de consultas en relación con cualquier tarifa aplicada por una compañía aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional con origen o destino en el territorio de la primera Parte Contratante, incluidas las tarifas que hayan sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas deberán celebrarse no más tarde de treinta (30) días después de la fecha de recepción de la solicitud. Las partes contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si se llega a un acuerdo respecto de una tarifa que haya sido objeto de una notificación de disconformidad, las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante se esforzarán todo lo posible para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se alcanzara dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

6. Por el transporte aéreo en los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo, cada Parte Contratante permitirá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante ofrecer tarifas similares a las que aplique cualquier compañía aérea por un servicio aéreo comparable realizado entre los mismos puntos.

7. Cualquier tarifa establecida con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo permanecerá en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Toda tarifa aprobada sin fecha de expiración se mantendrá en vigor si no se ha registrado ni aprobado una nueva tarifa hasta su retirada por la compañía afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que dicha tarifa deberá dejar de aplicarse.

8. Las tarifas que se apliquen por las compañías aéreas de los Emiratos Árabes Unidos para el transporte realizado en su totalidad dentro de la Comunidad Europea estarán sujetas al derecho comunitario europeo.

9. No obstante lo dispuesto en el apartado 8 de este Artículo, a las compañías aéreas designadas de los Emiratos Árabes Unidos se les permitirá igualar los precios aplicados por otras compañías aéreas al transporte realizado en su totalidad dentro de la Comunidad Europea.

ARTÍCULO VIII

Oportunidades comerciales

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

sea necesario, en relación con la explotación de los servicios convenidos, la promoción del transporte aéreo y la venta de documentos de transporte, así como otros productos o servicios auxiliares necesarios para la realización del transporte aéreo.

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

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, sobre una base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las necesarias autorizaciones de trabajo, visado de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

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

5. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para prestarlos. Mientras los reglamentos aplicables a la prestación de servicios de asistencia en tierra en el territorio de una de las Partes Contratantes impidan o limiten ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoprestación de los mismos, las condiciones establecidas para la prestación de tales servicios serán tan favorables como las que generalmente se apliquen a las otras compañías aéreas internacionales.

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

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

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

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

ARTÍCULO IX

Leyes y reglamentos

1. Se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante que regulen la entrada o salida de su propio territorio de las aeronaves que presten servicios aéreos internacionales, o que se refieran a la explotación de aeronaves mientras estén en su territorio.

2. Las leyes y reglamentos que regulen la entrada, permanencia y salida del territorio de cada Parte Contratante de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como

la normativa sobre requisitos de entrada y salida del país, inmigración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO X

Certificados y licencias

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

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

ARTÍCULO XI

Seguridad operacional

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

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

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, de un examen (denominado en este artículo «inspección en rampa») por los representantes autorizados de esta otra Parte Contratante, realizado a bordo y por la parte exterior de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos, siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO XII

Seguridad

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las partes contratantes reafirman que su compromiso recíproco de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las partes contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

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

3. Las partes contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y designadas anexos al convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio en virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y que tengan una Licencia de Explotación

otorgada de conformidad con el derecho comunitario europeo, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la salida o permanencia en el territorio de los Emiratos Árabes Unidos, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en dicho país. Para la salida o permanencia en el territorio del Reino de España, a los explotadores de aeronaves se les exigirá que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con el derecho comunitario europeo. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada una de las partes contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

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

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

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

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

ARTÍCULO XIII

Régimen fiscal

El régimen fiscal aplicable a las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante se atenderá a las disposiciones del artículo 8 del convenio entre España y los Emiratos Árabes Unidos para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, hecho en Abu Dhabi, el 5 de marzo de 2006.

ARTÍCULO XIV

Capacidad

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

2. Los servicios convenidos en cualquiera de las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo tendrán como objetivo esencial ofrecer una capacidad suficiente para el transporte del tráfico entre los dos países.

3. En la explotación de los servicios convenidos, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para establecer las frecuencias, la capacidad que vaya a ofrecerse y el tipo de aeronave que vaya a utilizarse para dichos servicios.

4. No obstante lo anterior, las frecuencias y capacidad que hayan de proporcionar las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante en la explotación de los servicios convenidos que impliquen el ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad se establecerán de mutuo acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

5. Las frecuencias y horarios establecidos para la explotación de los servicios aéreos convenidos se notificarán, si así se exige, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos treinta (30) días antes del comienzo de dicha operación, a no ser que las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más breve.

6. Ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente la capacidad, las frecuencias ni la regularidad del servicio o de los tipos de aeronaves que operen las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante. En caso de que una de las partes contratantes considere que el servicio prestado por una o más compañías aéreas de la otra Parte Contratante no se ajusta a las normas y principios establecidos en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo XVI del Acuerdo, con el fin de examinar las operaciones en cuestión y de determinar de común acuerdo las medidas que se estimen necesarias.

ARTÍCULO XV

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 compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante en los servicios convenidos con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante, tal y como hayan sido elaboradas y presentadas por las compañías aéreas designadas a sus autoridades aeronáuticas nacionales. Cualquier dato estadístico adicional relacionado con el tráfico que las autoridades aeronáuticas de una de las partes contratantes deseen obtener de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las autoridades aeronáuticas de las dos partes contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

ARTÍCULO XVI

Consultas

Las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes se consultarán oportunamente, en un espíritu de estrecha colaboración, con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTÍCULO XVII

Modificaciones

1. Si cualquiera de las partes contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta podrá hacerse entre autoridades aeronáuticas, verbalmente o por correspondencia, y se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor de conformidad con el artículo XXI.

2. Las modificaciones del anexo al presente Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmarse

mediante canje de notas por vía diplomática. Las consultas a tal efecto podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia y se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO XVIII

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, por 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 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 desde la designación del segundo árbitro. Este tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y decidirá el lugar de celebración del arbitraje. Si alguna de las Parte Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado, cualquiera de ellas podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En este caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

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

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

ARTÍCULO XIX

Registro

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

ARTÍCULO XX

Convenios multilaterales

En caso de que, con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo, las partes contratantes llegasen a ser partes en un convenio o Acuerdo multilateral relativo a las materias reguladas por el presente Acuerdo, las partes contratantes celebrarán consultas con vistas a determinar si es oportuno revisar el presente Acuerdo para que se ajuste a las disposiciones de dicho convenio o Acuerdo multilateral.

ARTÍCULO XXI

Entrada en vigor y denuncia

1. El presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente por escrito, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

2. Cualquiera de las partes contratantes podrá notificar, en cualquier momento, a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se

comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, el Acuerdo se terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación, a menos que dicha notificación se retire de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

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

4. Hecho por duplicado, en Abu-Dhabi, el 25 de mayo de 2008 en español, árabe e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España.–Miguel Ángel Moratinos Cuyaubé, Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación.–Por los Emiratos Árabes Unidos, Sheikh Abdullah bin Zayed Al Nahyan, Ministro de Asuntos Exteriores.

ANEXO I

Al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y los Emiratos Árabes Unidos.

Cuadro de rutas

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

Puntos en España–puntos intermedios–puntos en los Emiratos Árabes Unidos–puntos más allá.

II. Ruta que puede ser explotada en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas de los Emiratos Árabes Unidos:

Puntos en los Emiratos Árabes Unidos–puntos intermedios–seis puntos en España–puntos más allá.

Observaciones generales

1. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes únicamente podrán efectuar escalas en un mismo servicio en un único punto situado en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. Las compañías aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas mencionadas en los apartados I y II del presente anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas compañías aéreas.

3. Al operar los servicios convenidos en las rutas especificadas establecidas en los apartados I y II del presente anexo, las compañías aéreas designadas de cualquiera de las partes contratantes no podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad, a menos que las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes contratantes acuerden otra cosa.

4. Los puntos en el territorio de los Emiratos Árabes Unidos mencionados en el apartado I y los puntos intermedios y los puntos más allá establecidos en las rutas especificadas en los apartados I y II del presente anexo que se vayan a explotar sin derechos de tráfico de quinta libertad podrán ser elegidos libremente por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante.

5. Los seis puntos en España en la ruta especificada en el apartado II del presente anexo serán seleccionados libremente por las Autoridades Aeronáuticas de los Emiratos Árabes Unidos y notificados a las Autoridades Aeronáuticas de España treinta (30) días antes del inicio de los servicios. Los puntos inicialmente elegidos podrán ser sustituidos de igual manera.

6. Código compartido.

6.1 Al explotar u ofrecer (es decir, vender un transporte bajo su propio código en vuelos explotados por otra compañía aérea) los servicios convenidos en las rutas especificadas establecidas en los apartados I y II, o en cualquier sector de dichas rutas, las compañías aéreas de cada Parte Contratante que sean designadas como compañía aérea explotadora y/o compañía aérea no explotadora (en los sucesivos denominada compañía «comercializadora») podrán concertar acuerdos comerciales de cooperación tales como los de bloqueo de espacio o código compartido con:

- a) una o varias compañías aéreas de la misma Parte Contratante;
- b) una o varias compañías aéreas de la otra Parte Contratante; y
- c) una o varias compañías aéreas de terceros países.

6.2 Toda compañía aérea que participe en acuerdos de código compartido deberá disponer de los derechos correspondientes para explotar la ruta.

6.3. Las compañías aéreas no ejercerá derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios de código compartido cuando actúen en calidad de compañía comercializadora.

6.4 Ninguna de las partes contratantes denegará a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante el permiso para prestar servicios en régimen de código compartido en los servicios explotados por compañías aéreas de un tercer país sobre la base de que la compañía aérea que explota la aeronave no tiene derecho a transportar tráfico utilizando el código de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante. No obstante, para transportar tráfico utilizando el código de una compañía aérea de un tercer país en servicios prestados por compañías aéreas designadas de cualquiera de las partes contratantes en calidad de compañías aéreas explotadoras, la compañía aérea del tercer país deberá obtener la autorización de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

6.5 Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios que las partes contratantes apliquen normalmente a dichas operaciones.

6.6 Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante que ofrezcan servicios en régimen de código compartido sin operar en el sector entre un punto intermedio y un punto en el territorio de la otra Parte Contratante podrán llevar a cabo un cambio de calibre en cualquier punto intermedio sin limitación alguna en cuanto al tamaño de la aeronave.

El cambio de calibre que implique que más de una aeronave sea destinada a puntos diferentes en el territorio de la otra Parte Contratante estará restringido a las aeronaves operadas por una compañía aérea designada de la otra Parte Contratante.

Además, a las compañías aéreas designadas de cada una de las partes contratantes se les permitirá realizar un cambio de calibre en un punto del territorio de la otra Parte Contratante, con el fin de ofrecer servicios de código compartido en otro punto o puntos de ese territorio. Dicho cambio de calibre en el territorio de la otra Parte Contratante estará restringido a la aeronave explotada por una compañía aérea designada de esa otra Parte Contratante.

6.7 Al explotar u ofrecer servicios de código compartido entre las compañías aéreas designadas de la misma Parte Contratante o entre una compañía aérea designada y una compañía aérea de un tercer país, únicamente podrá prestarse servicio en un solo punto del territorio de la otra Parte Contratante en un mismo vuelo.

6.8 Podrá ofrecerse servicio en más de un punto del territorio de la otra Parte Contratante en un mismo vuelo con servicios de código compartido explotados por una compañía aérea designada de la otra Parte Contratante.

6.9 En relación con el transporte aéreo vendido, la compañía o compañías comercializadoras deberán garantizar que en el punto de venta se informe al comprador de que se trata de un servicio de código compartido, de qué compañía aérea operará realmente cada sector del servicio y de con qué compañía o compañías aéreas establece el comprador una relación contractual.

6.10 Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la ruta, las frecuencias, el

código de vuelo, así como la referencia a las compañías aéreas que explotan cada sector de la ruta en un plazo de cómo mínimo treinta días antes del inicio de la operación.

7. Servicios exclusivos de carga.

Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a operar vuelos exclusivos de carga con origen en puntos situados en sus territorios, a través de puntos intermedios, y con destino a puntos situados en el territorio de la otra Parte Contratante y a puntos más allá con plenos derechos de tráfico de quinta libertad, sin limitación alguna en cuanto a las rutas, frecuencias y/o capacidad ofrecidas.

ANEXO II

Lista de otros estados mencionados en los artículos III y IV del presente Acuerdo

- a) La República de Islandia (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);
- b) El Principado de Liechtenstein (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);
- c) El Reino de Noruega (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);
- d) La Confederación Suiza (en virtud del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo)

El presente Acuerdo entró en vigor el 6 de septiembre de 2009, 30 días después de que ambas partes contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales, según se establece en su artículo XXI.1.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 8 de septiembre de 2009.–El Secretario General Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Antonio Cosano Pérez.