

Nivell de codi de colors d'alerta	Situació de l'activitat del volcà
Groc alerta.	Volcà perillós, erupció probable, però no s'espera que el plomall/núvol de cendres arribi a FL 250. Volcà actiu de tant en tant i recentment increment notable de l'activitat volcànica; el volcà no es considera actualment perillós, però caldria anar amb cautela o (Després d'una erupció, és a dir, canvi d'alerta de color vermell o taronja a color groc) –L'activitat volcànica ha disminuït notablement; el volcà no es considera actualment perillós, però caldria anar amb cautela.
Verd alerta.	L'activitat volcànica es considera acabada i el volcà ha tornat al seu estat normal.

Nota: el codi de colors per indicar el nivell d'alerta respecte de l'activitat del volcà i qualsevol canvi amb relació a la situació d'activitat anterior hauria de ser informació proporcionada al centre de control d'àrea per l'organisme vulcanològic corresponent de l'Estat en qüestió, p. ex., «ALERTA VERMELL DESPRÉS DE GROC» o «ALERTA VERD DESPRÉS DE TARONJA».

3.6. Casella F –Si es notifica un núvol de cendres volcàniques important per a les operacions, indiqueu l'extensió horitzontal i la base/cim del núvol de cendres utilitzant la latitud/longitud (en graus enters) i les altituds en milers de metres (peus) o el radial i la distància respecte al volcà originador. La informació es pot basar inicialment només en una aeronotificació especial, però la informació subsegüent pot ser més detallada basant-se en l'assessorament de l'oficina de vigilància meteorològica responsable o del centre d'avisos de cendres volcàniques.

3.7 Casella G –Indiqueu-hi el sentit pronosticat de moviment del núvol de cendres a nivells seleccionats basant-se en l'assessorament de l'oficina de vigilància meteorològica responsable o del centre d'avisos de cendres volcàniques.

3.8 Casella H –Indiqueu-hi les rutes aèries i trams de rutes i nivells de vol afectats, o que es preveu que han de resultar afectats.

3.9 Casella I –Indiqueu els espais aeris, rutes aèries o trams de rutes aèries tancats i rutes alternatives disponibles.

3.10 Casella J –Font de la informació, p. ex., «aeronotificació especial» o «organisme vulcanològic», etc. La font de la informació sempre s'hauria d'indicar, tant si l'erupció de fet va esdevenir o es va notificar el núvol de cendres, com en el cas contrari.

3.11 Casella K –Incloeu-hi en llenguatge clar qualsevol informació important per a les operacions a més del que s'ha esmentat.»

Vuit. Se suprimeix la definició de «Control d'afluència» del capítol 1, Definicions, i l'abreviatura «ATFMU» del capítol 2, Abreviatures, del llibre primer del Reglament de la circulació aèria.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 28 d'agost de 2006.–La Vicepresidenta Primera del Govern i Ministra de la Presidència, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

## MINISTERI D'AFERS EXTERIORS I DE COOPERACIÓ

**15491** *ACORD entre el Regne d'Espanya i la República de Cuba sobre transport aeri, fet a l'Havana el 22 d'abril de 2005. («BOE» 213, de 6-9-2006.)*

El present Acord va entrar en vigor el 12 de juliol de 2006, data de l'última notificació encreuada entre les parts de comunicació del compliment de les seves respectives formalitats constitucionals, segons estableix el seu article 22.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 29 d'agost de 2006.–El secretari general tècnic del Ministeri d'Afers Exteriors i de Cooperació, Francisco Fernández Fábregas.

### ACORD ENTRE EL REGNE D'ESPANYA I LA REPÚBLICA DE CUBA SOBRE TRANSPORTE AERI

#### Índex

Preàmbul.

- Art. 1. Definicions.
- Art. 2. Drets operatius.
- Art. 3. Designació d'empreses.
- Art. 4. Revocacions.
- Art. 5. Exempcions.
- Art. 6. Taxes aeroportuàries.
- Art. 7. Tarifes.
- Art. 8. Activitats comercials.
- Art. 9. Lleis i reglaments.
- Art. 10. Certificats i llicències.
- Art. 11. Seguretat operacional.
- Art. 12. Seguretat de l'aviació.
- Art. 13. Règim fiscal.
- Art. 14. Capacitat.
- Art. 15. Estadístiques.
- Art. 16. Consultes.
- Art. 17. Modificacions.
- Art. 18. Solució de controvèrsies.
- Art. 19. Registre.
- Art. 20. Convenis multilaterals.
- Art. 21. Denúncia.
- Art. 22. Entrada en vigor.

#### Acord entre el Regne d'Espanya i la República de Cuba sobre transport aeri

El Regne d'Espanya i la República de Cuba, denominats d'ara endavant parts contractants;

Amb la voluntat de promoure un sistema de transport aeri internacional que ofereixi oportunitats justes i equitatives a les empreses respectives per a l'exercici de la seva activitat i que permeti a aquestes empreses competir de conformitat amb les normes i els reglaments de cada part contractant;

Amb la voluntat d'afavorir el desenvolupament del transport aeri internacional;

Amb la voluntat de garantir el grau màxim de seguretat en el transport aeri internacional i reafirmar la seva gran preocupació en relació amb actes i amenaces en contra de la seguretat de les aeronaus que afectin la seguretat de les persones o de la propietat; i

Sent parts del Conveni d'aviació civil internacional, signat a Chicago el 7 de desembre de 1944;

Han convingut:

## ARTICLE 1

### Definicions

Als efectes de la interpretació i aplicació del present Acord aeri, i llevat que en el seu text s'especifiqui d'una altra manera:

a) El terme Conveni significa el Conveni sobre aviació civil internacional, signat a Chicago el 7 de desembre de 1944, i inclou qualsevol annex adoptat en virtut de l'article 90 del mateix Conveni, qualsevol modificació dels annexos o del Conveni en virtut dels seus articles 90 i 94, sempre que els annexos i les modificacions esmentats hagin estat aprovats o ratificats per les dues parts contractants;

b) El terme autoritats aeronàutiques significa pel que fa al Regne d'Espanya, en l'àmbit civil, el Ministeri de Foment (Direcció General d'Aviació Civil), i pel que fa a la República de Cuba, l'Institut d'Aeronàutica Civil de Cuba o, en els dos casos, les institucions o persones legalment autoritzades per assumir les funcions relacionades amb aquest Acord que exerceixin les autoritats esmentades;

c) El terme empresa aèria designada es refereix a qualsevol empresa de transport aeri, dedicada essencialment al trànsit internacional, que cadascuna de les parts contractants designi per explotar els serveis convinguts en les rutes especificades a l'annex al present Acord, segons el que estableix l'article 3;

d) El terme territori significa les àrees terrestres, aigües arxipelàgiques i les aigües territorials adjacents a aquestes que estiguin sota la sobirania i jurisdicció de les parts, d'acord amb el dret internacional.

El terme espai aeri significa l'espai aeri situat sobre el territori i sobre el qual els estats tenen sobirania i jurisdicció plena i exclusiva.

e) Servei aeri internacional i escala per a fins no comercials tenen el mateix significat que els dona l'article 96 del Conveni;

f) El terme Acord significa aquest Acord aeri, el seu annex i qualsevol esmena que s'hi faci;

g) El terme rutes especificades significa les rutes establertes o a establir a l'annex al present Acord;

h) El terme serveis convinguts significa els serveis aeris internacionals que, d'acord amb les disposicions del present Acord, es poden establir en les rutes especificades;

i) El terme tarifa significa els preus que es fixen per al transport de passatgers, equipatges o mercaderies (excepte el correu), inclòs qualsevol altre benefici addicional significatiu concedit o ofert conjuntament amb aquest transport i les corresponents transaccions per al transport de mercaderies. També inclou les condicions que regulen l'aplicació del preu del transport i el pagament de les comissions que corresponguin.

j) El terme capacitat significa, en relació amb una aeronau, la disponibilitat en seients i/o càrrega d'aquesta aeronau, i en relació amb els serveis convinguts significa la capacitat de l'aeronau o aeronaus utilitzades en aquests serveis, multiplicada pel nombre de freqüències executades per aquestes aeronaus durant cada temporada en una ruta o secció de ruta.

k) El terme nacionals, en el cas d'Espanya, s'entén referit als nacionals dels estats membres de la Comunitat Europea o dels estats especificats a l'annex d'aquest Acord.

## ARTICLE 2

### Drets operatius

1. Cada part contractant ha de concedir a l'altra part contractant els drets especificats en el present Acord, amb la finalitat d'establir els serveis aeris internacionals regulars en les rutes que s'estableixen a l'annex.

2. Les empreses aèries que hagin estat designades per qualsevol de les parts contractants gaudeixen dels drets següents mentre efectuïn un servei convingut en una ruta especificada:

a) sobrevolar sense aterrar el territori de l'altra part contractant;

b) fer escales en l'esmentat territori per a fins no comercials;

c) fer escales en els punts del territori de l'altra part contractant que s'especifiquin en el Quadre de rutes de l'annex al present Acord, amb el propòsit d'embarcar i desembarcar passatgers, correu i càrrega, conjuntament o separatament, en trànsit aeri internacional procedent o amb destinació al territori de l'altra part contractant o procedent o amb destinació al territori d'un altre Estat, d'acord amb el que estableix l'annex al present Acord.

3. Els drets especificats als apartats a) i b) del paràgraf anterior s'han de garantir a les empreses aèries no designades de cada part contractant.

4. Cap disposició del present Acord pot ser interpretada en el sentit que es concedeixen a les empreses aèries designades d'una part contractant drets de cabotatge dins el territori de l'altra part contractant.

## ARTICLE 3

### Designació d'empreses

1. Cada part contractant té dret a designar per escrit a l'altra part contractant, a través de la via diplomàtica, el nombre d'empreses aèries que vulgui, amb la finalitat d'explotar els serveis convinguts en les rutes especificades, així com a substituir per una altra una empresa aèria prèviament designada. Aquesta designació ha d'especificar l'abast de l'autorització concedida a cada empresa aèria en relació amb l'operació dels serveis convinguts.

2. En rebre la designació, i amb la sol·licitud prèvia de l'empresa aèria designada, formulada en la forma requerida, l'altra part contractant, d'acord amb les disposicions dels paràgrafs 3 i 4 del present article, ha de concedir sense demora les corresponents autoritzacions d'exploració.

3. Les autoritats aeronàutiques d'una de les parts contractants poden exigir que les empreses aèries designades de l'altra part contractant demostrin que estan en condicions de complir les obligacions prescrites en les lleis i reglaments, normalment i raonablement aplicats per les autoritats esmentades a l'exploració dels serveis aeris internacionals, de conformitat amb les disposicions del Conveni.

4. La concessió de les autoritzacions d'exploració esmentades al paràgraf 2 requereix:

4.1 En el cas d'una empresa aèria designada pel Regne d'Espanya:

4.1.1 Que estigui establerta en el territori del Regne d'Espanya en els termes que preveu el Tractat de la Comunitat Europea i que hagi obtingut una llicència d'operador de conformitat amb la normativa de la Comunitat Europea; i

4.1.2 Que hi hagi un control regulador efectiu i continuat de l'esmentada empresa aèria per part de l'Estat membre responsable de l'emissió del seu certificat d'operador aeri i que l'autoritat aeronàutica competent estigui clarament identificada en la designació.

4.1.3 Que l'empresa aèria sigui propietat i continuï sent-ho, directament o per propietat majoritària, dels estats membres de la Comunitat Europea i/o nacionals dels estats membres de la Comunitat Europea, i/o altres estats especificats a l'annex i/o nacionals d'aquests altres estats.

4.2 En el cas d'una empresa aèria designada per la República de Cuba:

4.2.1 Que tingui oficina principal en el territori de la República de Cuba o un altre Estat membre de la Comissió Llatinoamericana d'Aviació Civil (CLAC), hagi rebut un certificat d'operador aeri vàlid d'un Estat membre de la CLAC i tingui una llicència en correspondència amb la legislació aplicable de la República de Cuba; i

4.2.2 Que exerceixi i mantingui un control regulador efectiu de la línia aèria l'Estat membre de la CLAC responsable d'emetre el seu certificat d'operador aeri i l'autoritat aeronàutica respectiva estigui clarament identificada en la designació, i

4.2.3 Que l'empresa aèria designada sigui propietat i continuï sent propietat, directament o a través de participació majoritària, d'un Estat membre de la CLAC i/o dels nacionals d'aquests estats.

4.3 Que l'empresa aèria designada estigui qualificada per complir les condicions prescrites, tenint en compte les lleis i regulacions normalment aplicades a l'operació de serveis aeris internacionals, per la part que considera la sol·licitud o sol·licituds.

5. Quan una empresa aèria hagi estat designada i autoritzada d'aquesta manera pot començar a explotar en qualsevol moment els serveis convinguts de conformitat amb les disposicions d'aquest Acord.

#### ARTICLE 4

##### Revocacions

1. Cada part contractant es reserva el dret de revocar l'autorització d'explotació concedida a una empresa aèria designada per l'altra part contractant, de suspendre l'exercici per aquesta empresa dels drets que especifica l'article 2 del present Acord, o d'imposar les condicions que consideri necessàries per a l'exercici d'aquests drets:

a) 1. En el cas d'una empresa aèria designada pel Regne d'Espanya:

(i) quan no estigui establerta en el territori del Regne d'Espanya en els termes que preveu el Tractat de la Comunitat Europea o no hagi obtingut una llicència d'operador de conformitat amb la normativa de la Comunitat Europea; o

(ii) quan no hi hagi un control regulador efectiu i continuat de l'esmentada empresa aèria per l'Estat membre responsable de l'emissió del seu certificat d'operador aeri o quan l'autoritat aeronàutica competent no estigui clarament identificada en la designació.

(iii) quan l'empresa aèria no sigui propietat, directament o a través de participació majoritària, o no estigui efectivament controlada pels estats membres de la Comunitat Europea i/o nacionals dels estats membres de la Comunitat Europea i/o altres estats enumerats a l'annex i/o nacionals d'aquests altres estats.

(iv) quan l'empresa aèria ja estigui designada per operar en virtut d'un acord bilateral entre un Estat membre de la CLAC i un altre Estat membre de la Comunitat Europea i la República de Cuba pugui demostrar que, en exercir els drets de trànsit en vista del present Acord, sobre una ruta que inclogui un punt en aquest altre Estat membre de la Comunitat Europea, transgredeix les restriccions sobre els drets de trànsit imposats per aquest altre acord bilateral; o

(v) quan l'empresa aèria designada tingui un certificat d'operador aeri emès per un Estat membre de la Comunitat Europea i no existeixi cap acord bilateral de serveis aeris entre la República de Cuba i aquest altre Estat membre de la Comunitat Europea, i els drets de trànsit a aquest Estat membre de la Comunitat Europea hagin estat denegats a la línia aèria designada per la República de Cuba.

La República de Cuba ha de notificar al Regne d'Espanya, per escrit, els motius de la seva negació, revocació, suspensió o limitació de l'autorització d'operació o permisos tècnics tan aviat com sigui possible. En exercir els seus drets tenint en compte aquest paràgraf, la República de Cuba no ha de fer discriminació entre els transportistes aeris de la Comunitat Europea sobre bases relatives a la nacionalitat.

2. En el cas d'una empresa aèria designada per la República de Cuba.

(i) quan no tingui oficina principal en el territori de la República de Cuba o no hagi rebut un certificat d'operador aeri vàlid d'un dels estats membres de la CLAC, o no tingui llicència en correspondència amb la legislació aplicable de la República de Cuba; o

(ii) quan el control regulador efectiu de l'empresa aèria no sigui exercit o mantingut per l'Estat membre de la CLAC responsable d'atorgar el seu certificat d'operador aeri, o l'autoritat aeronàutica respectiva no estigui clarament identificada en la designació; o

(iii) quan l'empresa aèria designada no sigui propietat o no estigui controlada efectivament i directament o a través de participació majoritària per part d'un Estat membre i/o nacionals dels estats membres de la CLAC; o

(iv) quan l'empresa aèria ja estigui designada per operar en virtut d'un acord bilateral entre un Estat membre de la Comunitat Europea i un altre Estat membre de la CLAC i el Regne d'Espanya pugui demostrar que, en exercir els drets de trànsit tenint en compte el present Acord, sobre una ruta que inclogui un punt en aquest altre Estat membre de la CLAC, l'empresa aèria transgredeix les restriccions sobre els drets de trànsit imposats per aquest altre Acord; o

(v) quan l'empresa aèria designada tingui un certificat d'operador aeri emès per un Estat membre de la CLAC i no hi hagi cap acord bilateral de serveis aeris entre el Regne d'Espanya i aquest altre Estat membre de la CLAC, i els drets de trànsit a aquest Estat membre de la CLAC hagin estat denegats al transportista aeri designat pel Regne d'Espanya.

El Regne d'Espanya ha de notificar a la República de Cuba, per escrit, els motius de la seva negació, revocació, suspensió o limitació de l'autorització d'operació o permisos tècnics tan aviat com sigui possible. En exercir els seus drets tenint en compte aquest paràgraf, el Regne d'Espanya no ha de fer discriminació entre els transportistes aeris de la CLAC sobre bases relatives a la nacionalitat.

b) Quan l'esmentada empresa no compleixi les lleis i els reglaments de la part contractant que atorga aquests drets, o

c) Quan l'esmentada empresa aèria deixi d'explotar els serveis convinguts d'acord amb les condicions que prescriu el present Acord.

d) Quan l'altra part contractant no mantingui o no apliqui les normes sobre seguretat que preveuen els articles 11 i 12 d'aquest Acord.

2. Sense perjudici del que estableixen els articles 11 i 12 i llevat que la revocació, suspensió o imposició immediata de les condicions que preveu el paràgraf 1) d'aquest article siguin essencials per impedir noves infraccions de

les lleis i reglaments, aquest dret només es pot exercir després de consultar l'altra part contractant.

#### ARTICLE 5

##### Exempcions

1. Les aeronaus explotades en serveis aeris internacionals per part d'empreses aèries designades de qualsevol de les parts contractants, així com els equips habituals, subministraments de combustible i lubricants, i provisions (inclosos els aliments, begudes i tabac) a bord de les aeronaus estan exempts dels drets duaners i altres drets o exaccions exigibles a l'arribada al territori de l'altra part contractant, sempre que aquests equips i subministraments es quedin a bord de l'aeronau fins al moment de la reexportació.

2. També estan exempts dels mateixos drets i impostos, amb excepció dels drets pel servei prestat:

a) les provisions de bord embarcades en el territori de qualsevol de les parts contractants, dins els límits fixats per les autoritats de la dita part contractant, per ser consumides a bord de les aeronaus dedicades a serveis aeris internacionals de l'altra part contractant;

b) les peces de recanvi introduïdes en el territori d'una de les parts contractants per a manteniment o reparació de les aeronaus utilitzades en els serveis aeris internacionals per les empreses aèries designades per l'altra part contractant;

c) el combustible i lubricants destinats al proveïment de les aeronaus utilitzades per les empreses aèries designades de l'altra part contractant, i dedicades a serveis aeris internacionals, fins i tot quan aquestes provisions es consumeixin durant el vol sobre el territori de la part contractant en què s'hagin embarcat; i

d) les existències de bitllets impresos, coneixements aeris, qualsevol material imprès que porti l'emblema de l'empresa aèria imprès, uniformes i el material publicitari normal que distribueixin gratuïtament les esmentades empreses aèries designades.

L'aplicació de les exempcions o reduccions aranzelàries que s'estableixen als subparàgrafs a), b), c) i d) s'ha de fer seguint el procediment establert per la normativa duanera en vigor.

3. L'equip habitual de les aeronaus, així com els materials i les provisions a bord de les aeronaus de qualsevol de les parts contractants no es poden desembarcar en el territori de l'altra part contractant sense l'aprovació de les autoritats duaneres del dit territori. En aquest cas, es poden mantenir sota vigilància de les autoritats esmentades fins que siguin reexportats o hagin rebut una altra destinació de conformitat amb la reglamentació duanera.

4. Les exempcions que preveu el present article també són aplicables en cas que les empreses aèries designades de qualsevol de les parts contractants hagin signat acords amb altres empreses aèries sobre préstec o transferència en el territori de l'altra part contractant de l'equip habitual i altres articles esmentats en el present article, sempre que l'altra empresa o empreses aèries gaudeixin de les mateixes exempcions de l'altra part contractant.

5. Els passatgers en trànsit a través del territori de qualsevol de les parts contractants, així com els seus equipatges s'han de sotmetre als controls establerts per la legislació duanera aplicable. L'equipatge i la càrrega en trànsit directe estan exempts de drets de duana i altres impostos i gravàmens exigibles a la importació.

#### ARTICLE 6

##### Taxes aeroportuàries

Les taxes o altres gravàmens per la utilització de cada aeroport incloses les seves instal·lacions, serveis tècnics i altres instal·lacions, així com qualsevol altre gravamen per l'ús de les instal·lacions de navegació aèria, de comunicacions i serveis s'han d'imposar d'acord amb les tarifes establertes per cada part contractant en el territori del seu Estat, sempre que aquestes taxes no siguin superiors a les taxes imposades, per l'ús dels esmentats aeroports i serveis, a les seves pròpies aeronaus nacionals destinades a serveis internacionals similars, en virtut de l'article 15 del Conveni.

#### ARTICLE 7

##### Tarifes

1. Les tarifes aplicables per cadascuna de les empreses aèries designades de les parts contractants pel transport internacional en els serveis previstos en el present Acord s'han d'establir lliurement a uns nivells raonables, tenint degudament en compte tots els elements de valoració, especialment el cost d'explotació, les característiques del servei, les necessitats dels usuaris, un benefici raonable i altres consideracions comercials del mercat.

2. Cada part contractant pot exigir que es notifiquin o es registrin davant les seves autoritats aeronàutiques les tarifes que les companyies aèries de l'altra part contractant apliquin al seu territori o des del seu territori. No s'ha d'exigir que les companyies aèries designades facin la notificació o el registre amb una antelació de més de trenta (30) dies abans de la data proposada per a la seva efectivitat. Quan es consideri així, es pot permetre una notificació o registre en un termini més curt del normalment requerit. Cap de les parts contractants ha d'exigir a les companyies aèries de l'altra part contractant la notificació o registre dels preus aplicats pels noliejadors al públic, llevat que sigui necessari, amb caràcter no discriminatori, per a fins informatius.

3. Sense perjudici de l'aplicació de les normes sobre competència i sobre protecció dels usuaris que prevalguin en cada part contractant, cap de les parts contractants ha de prendre mesures unilaterals per impedir que s'apliqui una tarifa proposada o se segueixi aplicant una tarifa vigent d'una empresa designada de l'altra part contractant per al transport internacional en els serveis previstos en el present Acord. Les parts s'han de limitar a intervenir per:

a) evitar preus o pràctiques discriminatòries no raonables;

b) protegir l'usuari davant de tarifes injustament altes o restrictives per abús de posició dominant;

c) protegir altres empreses de tarifes artificialment reduïdes a causa de subvencions o ajudes estatals directes o indirectes;

d) protegir altres empreses de tarifes artificialment reduïdes, quan hi hagi l'evidència que s'intenta eliminar la competència.

4. Sense perjudici del que estableix el paràgraf 3 d'aquest article, les autoritats aeronàutiques de cada part contractant poden aprovar expressament les tarifes que li sotmetin les empreses aèries designades. Quan aquestes autoritats considerin que una determinada tarifa està compresa en les categories descrites en els apartats 3.a), 3.b), 3.c) i 3.d), han de notificar la seva disconformitat, de forma raonada, a les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant i a l'empresa aèria implicada com més aviat millor i, en cap cas, després dels trenta (30) dies posteriors a la data de notificació o presentació de la tarifa en qüestió, i pot recórrer als procediments de consulta que

estableix el paràgraf 5 d'aquest article. Llevat que les dues autoritats aeronàutiques hagin convingut per escrit desaprovar-les d'acord amb els procediments esmentats, les tarifes s'han de considerar aprovades.

5. Les autoritats aeronàutiques de cada part contractant poden sol·licitar a les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant que es facin consultes sobre qualsevol tarifa d'una empresa aèria de l'altra part contractant pel transport internacional en els serveis previstos en el present Acord, inclòs el cas en què la tarifa en qüestió hagi estat objecte d'una notificació de disconformitat. Les consultes han de tenir lloc no més tard de trenta (30) dies després que es rebí la sol·licitud. Les autoritats aeronàutiques de les parts contractants han de col·laborar en l'obtenció de la informació necessària amb la finalitat d'arribar a una solució raonable de l'assumpte. Si en les consultes s'arriba a un acord respecte a la tarifa qüestionada, les autoritats aeronàutiques de les dues parts contractants s'han d'esforçar perquè l'acord entri en vigor. Si no s'arriba a un acord mutu, la tarifa ha d'entrar en vigor o s'ha de seguir aplicant.

6. Per al transport internacional en els serveis previstos en el present Acord, cada part contractant ha de permetre a les empreses aèries designades de l'altra part contractant oferir tarifes semblants a les que apliqui qualsevol empresa aèria per un servei aeri comparable realitzat entre els mateixos punts.

7. Una tarifa establerta de conformitat amb les disposicions del present article ha de seguir en vigor fins que s'estableixi una nova tarifa. Tota tarifa aprovada sense termini d'expiració es manté en vigor si no s'ha presentat ni aprovat una tarifa fins a la seva retirada per l'empresa aèria afectada o fins que totes dues parts contractants convinguin que s'ha de deixar d'aplicar.

8. Les tarifes aplicades per les empreses aèries designades per al transport que es desenvolupi íntegrament dins de la Comunitat Europea es regeixen per les normes aplicables en el marc de la Unió Europea.

9. Les tarifes aplicades per les empreses aèries designades per al transport que es desenvolupi íntegrament dins dels països membres de la CLAC es regeixen per les normes aplicables en el marc de la CLAC.

## ARTICLE 8

### Activitats comercials

1. A les empreses aèries designades de cada part contractant se'ls ha de permetre mantenir, sobre una base de reciprocitat, en el territori de l'altra part contractant, els seus representants i el personal comercial, tècnic i d'operacions que sigui necessari així com les seves oficines, en relació amb l'explotació dels serveis convinguts.

2. Aquests requeriments de personal, a opció de les empreses aèries designades de cada part contractant, poden ser acomplerts pel seu propi personal o bé mitjançant els serveis de qualsevol altra organització, companyia o empresa aèria que presti els seus serveis en el territori de l'altra part contractant i que estigui autoritzada per prestar aquests serveis en el territori de la dita part contractant.

3. Els representants i la resta del personal estan subjectes a les lleis i els reglaments en vigor de l'altra part contractant i, de conformitat amb les esmentades lleis i reglaments, cada part contractant ha de concedir, basant-se en la reciprocitat i amb un mínim de demora, les corresponents autoritzacions de treball, visat de visitants o altres documents similars als representants i al personal a què fa menció el paràgraf 1) d'aquest article.

4. Quan circumstàncies especials requereixin l'entrada o la permanència de personal de servei amb caràcter temporal i urgent, les autoritzacions, visats i documents requerits, si s'escau, per les lleis i els reglaments

de cada part contractant s'han d'expedir amb promptitud per no endarrerir l'entrada al país en qüestió d'aquest personal.

5. Cada empresa aèria designada té dret a prestar-se els seus propis serveis d'assistència en terra dins el territori de l'altra part contractant o bé a contractar els serveis, en tot o en part, segons la seva elecció, amb qualsevol dels agents autoritzats per proporcionar-los. Quan les reglamentacions aplicables a la prestació de serveis d'assistència en el territori d'una de les parts impedeixin o limitin, ja sigui la llibertat de contractar aquests serveis o l'autoassistència, o mentre passi això, les condicions establertes per a la prestació d'aquests serveis han de ser tan favorables com les generalment aplicades a les altres empreses aèries internacionals.

6. Amb caràcter de reciprocitat i sobre la base de no-discriminació en relació amb qualsevol altra empresa aèria que operi en trànsit internacional, les empreses aèries designades de les parts contractants han de tenir llibertat per vendre serveis de transport aeri als territoris de les dues parts contractants, ja sigui directament o a través d'agents, i en qualsevol moneda, d'acord amb la legislació en vigor en cadascuna de les parts contractants.

7. Les empreses aèries designades de cadascuna de les parts contractants han de tenir llibertat per transferir des del territori de venda al seu territori nacional els excedents dels ingressos respecte a les despeses, obtinguts en el territori de la venda. En aquesta transferència neta s'hi han d'incloure els ingressos de les vendes, realitzades directament o a través d'un agent, dels serveis de transport aeri i dels serveis auxiliars i suplementaris, així com l'interès comercial normal obtingut d'aquests ingressos, mentre estaven en dipòsit esperant la transferència.

8. Les transferències s'han de fer sense perjudici de les obligacions fiscals en vigor en el territori de cadascuna de les parts contractants.

9. Les empreses aèries designades de cadascuna de les parts contractants han de rebre l'autorització corresponent dins els terminis reglamentaris perquè les transferències es realitzin en moneda lliurement convertible al tipus de canvi oficial vigent en la data de la sol·licitud.

## ARTICLE 9

### Lleis i reglaments

1. Les lleis i els reglaments de cada part contractant que regulin en el seu territori l'entrada, estada i sortida de les aeronaus dedicades a la navegació aèria internacional o relatives a l'execució de les aeronaus esmentades durant la seva permanència dins els límits del seu territori s'han d'aplicar a les aeronaus de les empreses aèries designades per l'altra part contractant.

2. Les lleis i els reglaments que regulin en el territori de cada part contractant l'entrada, permanència o sortida de passatgers, tripulacions, equipatges, correu i càrrega, així com els tràmits relatius a les formalitats d'entrada i sortida del país, a la immigració, seguretat en l'aviació, passaports, a les duanes i a les mesures sanitàries, també s'han d'aplicar en l'esmentat territori als passatgers, tripulacions, equipatges, correu i càrrega de les empreses aèries designades de l'altra part contractant.

## ARTICLE 10

### Certificats i llicències

1. Els certificats d'aeronavegabilitat, els títols d'aptitud i les llicències expedides o convalidades per una de les parts contractants i no caducades han de ser reconeguts com a vàlids per l'altra part contractant per a l'explotació dels serveis convinguts en les rutes especificades a l'annex al present Acord, sempre que els requisits sota els

quals van ser expedits o convalidats els certificats o les llicències siguin iguals o superiors al mínim que pugui ser establert en el Conveni.

2. Tanmateix cada part contractant, per al sobrevol i/ o l'aterratge en el seu propi territori, es reserva el dret de no reconèixer els títols d'aptitud i les llicències expedides per l'altra part contractant als seus propis nacionals.

#### ARTICLE 11

##### Seguretat operacional

1. Cada part contractant pot demanar consultes en qualsevol moment sobre les normes de seguretat adoptades per l'altra part contractant en matèries relatives a la tripulació, les aeronaus o la seva explotació. Les consultes han de tenir lloc durant els 30 dies següents comptats a partir de la data de la sol·licitud respectiva.

2. Si després de les consultes una de les parts contractants considera que l'altra part no realitza eficaçment ni aplica en alguna de les matèries esmentades normes de seguretat que, almenys, siguin iguals a les normes mínimes corresponents establertes en aplicació del Conveni, ha de notificar a l'altra part les seves conclusions i les mesures que es consideren necessàries per ajustar-se a les esmentades normes mínimes. L'altra part ha de prendre mesures correctores adequades. Si l'altra part no adopta mesures adequades en el termini de 15 dies, o en qualsevol altre termini més llarg convingut, queda justificada l'aplicació de l'article 4 del present Acord (Revocacions).

3. Sense perjudici de les obligacions que estableix l'article 33 del Conveni, s'acorda que tota aeronau explotada per l'empresa o empreses aèries d'una part contractant en els serveis cap al territori o des del territori de l'altra part contractant, mentre es trobi en el territori de l'altra part pot ser sotmesa a un examen, denominat en el present article «inspecció en rampa», sempre que no ocasioni una demora no raonable. La inspecció l'han d'efectuar a bord i en la part exterior de l'aeronau els representants autoritzats de l'altra part a fi de verificar tant la validesa dels documents de l'aeronau i els de la seva tripulació com l'evident estat de l'aeronau i els seus equips.

4. Si d'una d'aquestes inspeccions o sèrie d'inspeccions en rampa en deriven:

a) greus inconvenients quant al fet que una aeronau o la seva explotació no compleixen les corresponents normes mínimes establertes en aplicació del Conveni;

b) greus inconvenients quant al fet que hi ha una falta d'eficaç execució i aplicació de les corresponents normes de seguretat establertes de conformitat amb el Conveni,

la part contractant que realitza la inspecció, als efectes de l'article 33 del Conveni, pot arribar a la conclusió que no són iguals o superiors a les normes mínimes establertes en aplicació del Conveni els requisits d'acord amb els quals s'hagin expedit o convalidat el certificat o les llicències corresponents a l'esmentada aeronau o a la seva tripulació, o bé els requisits d'acord amb els quals s'explota l'aeronau.

5. En cas que, de conformitat amb el paràgraf 3 anterior, per iniciar una inspecció en rampa d'una aeronau explotada per l'empresa o empreses aèries d'una part contractant sigui denegat l'accés del representant d'aquesta empresa o empreses aèries, l'altra part contractant pot deduir que es plantegen greus inconvenients en els termes esmentats en el paràgraf 4 anterior i arribar a les conclusions a què es fa referència en el mateix paràgraf.

6. Cada part contractant es reserva el dret de suspendre o modificar immediatament l'autorització de les

operacions d'una empresa o empreses aèries de l'altra part contractant en cas que com a conseqüència d'una inspecció en rampa o d'una sèrie d'inspeccions en rampa, per la denegació de l'accés per a una inspecció en rampa, en virtut de consultes o bé de qualsevol altra manera, arribi a la conclusió que és essencial una actuació immediata per a la seguretat de l'explotació de l'empresa aèria.

7. Tota mesura adoptada per una part contractant en virtut del que estableixen els paràgrafs 2 o 6 anteriors ha de deixar d'aplicar-se quan desaparegui la causa que en va motivar l'adopció.

8. Quan Espanya hagi designat una empresa aèria el control regulador de la qual sigui exercit i mantingut per un altre Estat membre de la Unió Europea, els drets reconeguts a l'altra part contractant en aquest article també s'han d'aplicar respecte a l'adopció, exercici o manteniment dels estàndards de seguretat per aquest Estat membre de la Unió Europea i en relació amb l'autorització d'operació d'aquesta empresa aèria.

9. Quan Cuba hagi designat una empresa aèria el control regulador de la qual sigui exercit i mantingut per un altre Estat membre de la CLAC, els drets reconeguts a l'altra part contractant en aquest article també s'han d'aplicar respecte a l'adopció, exercici o manteniment dels estàndards de seguretat per aquest Estat membre de la CLAC i en relació amb l'autorització d'operació d'aquesta empresa aèria.

#### ARTICLE 12

##### Seguretat de l'aviació

1. De conformitat amb els drets i les obligacions que els imposa el dret internacional, les parts contractants ratifiquen que la seva obligació mútua de protegir la seguretat de l'aviació civil contra actes d'interferència il·lícita constitueix part integrant del present Acord. Sense limitar la validesa general dels seus drets i obligacions en virtut del dret internacional, les parts contractants han d'actuar, en particular, de conformitat amb les disposicions de l'annex 17 al Conveni; del Conveni sobre les infraccions i certs altres actes comesos a bord de les aeronaus, signat a Tòquio el 14 de setembre de 1963; el Conveni per a la repressió de l'apoderament il·lícit d'aeronaus, signat a l'Haia el 16 de desembre de 1970; el Conveni per a la repressió d'actes il·lícits contra la seguretat de l'aviació civil, signat a Mont-real el 23 de setembre de 1971; el Protocol per a la repressió d'actes il·lícits de violència en els aeroports que prestin servei a l'aviació civil internacional, signat a Mont-real el 24 de febrer de 1988, complementari del Conveni per a la repressió d'actes lícits contra la seguretat de l'aviació civil, fet a Mont-real el 23 de setembre de 1971, i el Conveni sobre el marcatge d'explosius plàstics per a finalitats de detecció, signat a Mont-real l'1 de març de 1991.

2. Les parts contractants s'han de prestar mútuament tota l'ajuda necessària que sol·licitin per impedir actes d'apoderament il·lícit d'aeronaus civils i altres actes il·lícits contra la seguretat de les aeronaus esmentades, els seus passatgers i tripulació, aeroports i instal·lacions de navegació aèria, i qualsevol altra amenaça contra la seguretat de l'aviació civil.

3. Les parts contractants, en les seves relacions mútues, han d'actuar de conformitat amb les disposicions sobre seguretat de l'aviació establertes per l'Organització d'Aviació Civil Internacional i que es denominen Annexos al Conveni, en la mesura que aquestes disposicions sobre seguretat siguin aplicables a les parts contractants; han d'exigir que els explotadors d'aeronaus de la seva matrícula, o els explotadors que tinguin l'oficina principal o residència permanent en el seu territori o, en el cas del Regne d'Espanya, els explotadors d'aeronaus que esti-

guin establerts en el seu territori a l'empara del Tractat pel qual s'estableix la Comunitat Europea i disposin d'una llicència d'operador de conformitat amb la normativa de la Comunitat Europea, i els explotadors d'aeroports situats en el seu territori actuen de conformitat amb les esmentades disposicions sobre seguretat de l'aviació o, en el cas de Cuba, els explotadors d'aeronaus que estiguin establerts en el seu territori a l'empara de les regulacions de la CLAC i disposin d'una llicència d'operador de conformitat amb la normativa de la CLAC, i els explotadors d'aeroports situats en el seu territori actuen de conformitat amb les esmentades disposicions sobre seguretat d'aviació.

4. Cada part contractant convé que es pot exigir als esmentats explotadors d'aeronaus que observin les disposicions sobre seguretat de l'aviació que s'esmenten en el paràgraf anterior, exigides per l'altra part contractant per a l'entrada, sortida o permanència en el territori d'aquesta part contractant. Per a la sortida del territori de la República de Cuba, o durant la permanència en el dit territori, s'ha d'exigir als explotadors d'aeronaus que observin les disposicions sobre seguretat de l'aviació de conformitat amb la normativa vigent en aquest país. Per a la sortida del territori del Regne d'Espanya, o durant la permanència en el dit territori, s'ha d'exigir als explotadors d'aeronaus que observin les disposicions sobre seguretat de l'aviació de conformitat amb l'annex 17 del Conveni i el seu desplegament normatiu en el si de la Comunitat Europea. Cada part contractant s'ha d'assegurar que en el seu territori s'apliquen efectivament mesures adequades per protegir l'aeronau i inspeccionar els passatgers, la tripulació, els efectes personals, l'equipatge, la càrrega i els subministraments de l'aeronau abans i durant l'embarcament o l'estiba. Cadascuna de les parts contractants també ha d'estar favorablement predisposada a atendre tota sol·licitud de l'altra part contractant perquè adopti mesures especials raonables de seguretat amb la finalitat d'afrontar una amenaça determinada.

5. Quan es produeixi un incident o amenaça d'incident d'apoderament il·lícit d'aeronaus civils o altres actes il·lícits contra la seguretat de les aeronaus, els seus passatgers i la seva tripulació, aeroports o instal·lacions de navegació aèria, les parts contractants s'han d'assistir mútuament facilitant les comunicacions i altres mesures apropiades destinades a posar terme, de forma ràpida i segura, a l'esmentat incident o amenaça.

6. Quan una de les parts contractants tingui motius fonamentats per creure que l'altra part contractant s'ha desviat de les normes de seguretat aèria d'aquest article, la dita part contractant pot sol·licitar la realització de consultes immediates a l'altra part contractant.

7. No obstant el que estableix l'article 4 (Revocacions) d'aquest Acord, el fet de no assolir un acord satisfactori en un termini de quinze (15) dies a partir de la data de la sol·licitud constitueix un motiu per suspendre, revocar, limitar o imposar condicions a les autoritzacions operatives o permisos tècnics concedits a les empreses aèries de les dues parts contractants.

8. En cas d'amenaça immediata i extraordinària, una part contractant pot prendre mesures provisionals abans que transcorri el termini de quinze (15) dies.

9. Qualsevol mesura que es prengui d'acord amb el que estableix l'apartat 7 s'ha de suspendre quan l'altra part contractant compleixi les disposicions d'aquest article.

#### ARTICLE 13

##### Règim fiscal

El règim fiscal aplicable a les empreses aèries designades de les parts contractants es regeix pel que disposa l'article 8 del Conveni per evitar la doble imposició i pre-

venir l'evasió fiscal en matèria d'impostos sobre la renda i sobre el patrimoni entre Espanya i Cuba signat a Madrid el 3 de febrer de 1999.

#### ARTICLE 14

##### Capacitat

1. Les empreses aèries designades de cada part contractant que prestin serveis en qualsevol de les rutes estipulades en aquest Acord han de gaudir d'una igualtat d'oportunitats justa i equitativa.

2. Els serveis que prestin les empreses aèries designades en qualsevol de les rutes especificades a l'annex al present Acord han de tenir com a objecte essencial oferir una capacitat adequada a les necessitats del trànsit entre els dos països.

3. La capacitat a oferir en l'explotació dels serveis aeris convinguts per les empreses aèries designades de cada part contractant s'ha d'establir per acord entre les autoritats aeronàutiques de les dues parts, tenint en compte les necessitats actuals del mercat i les que es puguin anticipar raonablement. Per explotar els serveis aeris convinguts en les rutes especificades a l'annex a l'Acord, les empreses aèries designades poden fer servir qualsevol tipus d'aeronau.

4. Les freqüències i els horaris de les operacions dels serveis aeris convinguts s'han de notificar, quan siguin requerits, a les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant almenys trenta (30) dies abans que comencin les operacions, tret que les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant acordin un termini més curt.

5. En cas que una de les parts contractants consideri que el servei prestat per una o més empreses aèries de l'altra part contractant no s'ajusta a les normes i principis estipulats en aquest article, pot demanar consultes de conformitat amb l'article 17 de l'Acord, a fi d'examinar les operacions en qüestió per determinar de comú acord les mesures correctores que es considerin adequades.

#### ARTICLE 15

##### Estadístiques

Les autoritats aeronàutiques de cadascuna de les parts contractants han de facilitar a les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant, si els és sol·licitat, la informació i les estadístiques relacionades amb el trànsit transportat per les empreses aèries designades de la primera part en els serveis convinguts amb destinació al territori de l'altra part contractant o procedent d'aquest territori, tal com hagin estat elaborades i sotmeses per les empreses aèries designades a les seves autoritats aeronàutiques nacionals per a la seva publicació. Qualsevol dada estadística addicional de trànsit que les autoritats aeronàutiques d'una de les parts contractants vulgui obtenir de les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant ha de ser objecte de converses mútues entre les autoritats aeronàutiques de les dues parts contractants, a petició de qualsevol d'elles.

#### ARTICLE 16

##### Consultes

Les autoritats aeronàutiques de les parts contractants poden fer consultes d'interès, en qualsevol moment, amb esperit d'estreta col·laboració, a fi d'assegurar l'aplicació i el compliment satisfactori de les disposicions d'aquest Acord.

## ARTICLE 17

**Modificacions**

1. Si qualsevol de les parts contractants considera convenient modificar alguna de les disposicions del present Acord, pot demanar una consulta amb l'altra part contractant. La consulta, que es pot fer entre autoritats aeronàutiques verbalment o per correspondència, s'ha d'iniciar dins un termini de seixanta (60) dies a partir de la data de la sol·licitud. Totes les modificacions convingudes així entren en vigor quan hagin estat confirmades mitjançant un bescanvi de notes per via diplomàtica.

2. Les modificacions de l'annex a aquest Acord es poden fer mitjançant un acord directe entre les autoritats aeronàutiques de les parts contractants i confirmat mitjançant un bescanvi de notes per via diplomàtica. Les consultes a aquests efectes, que es poden fer verbalment o per correspondència, s'han d'iniciar dins un termini de seixanta (60) dies a partir de la data de la sol·licitud.

## ARTICLE 18

**Solució de controvèrsies**

1. En cas que sorgeixi una controvèrsia sobre la interpretació o l'aplicació del present Acord entre les parts contractants, aquestes s'han d'esforçar, en primer lloc, per solucionar-la mitjançant negociacions directes.

2. Si les parts contractants no arriben a una solució mitjançant negociacions, es pot sotmetre la controvèrsia, a sol·licitud de qualsevol de les parts contractants, a la decisió d'un tribunal compost per tres àrbitres, un nomenat per cada part contractant, i un tercer designat pels dos nomenats així. Cadascuna de les parts contractants ha de nomenar un àrbitre dins el termini de seixanta (60) dies a partir de la data en què qualsevol de les parts contractants rebi una nota de l'altra part contractant, per via diplomàtica, en què sol·liciti l'arbitratge de la controvèrsia. El tercer àrbitre s'ha de designar dins un termini de seixanta (60) dies, a comptar de la designació del segon dels àrbitres esmentats, sempre ha de ser nacional d'un tercer Estat, ha d'actuar com a president del tribunal i ha de determinar el lloc de realització de l'arbitratge. Si qualsevol de les parts contractants no nomena un àrbitre dins el termini assenyalat o si el tercer àrbitre no ha estat nomenat dins el termini fixat, qualsevol de les parts contractants pot demanar al president del Consell de l'Organització d'Aviació Civil Internacional que nomeni un àrbitre o àrbitres, segons el cas. Si passa això, el tercer àrbitre ha de ser un nacional d'un tercer Estat i ha d'actuar com a president del tribunal.

3. El tribunal arbitral creat per solucionar la controvèrsia en qüestió es regeix per les normes de procediment d'arbitratge acordades per les parts. Si no hi ha acord entre les parts sobre les normes a utilitzar, el tribunal es regeix per les regles de procediment de la Comissió de les Nacions Unides per al Dret Mercantil Internacional.

4. Les parts contractants es comprometen a respectar tot laude adoptat de conformitat amb el paràgraf 2) del present article.

5. Cada part contractant ha de pagar les despeses i la remuneració corresponents al seu propi àrbitre; els honoraris del tercer àrbitre i les despeses necessàries corresponents, així com les derivades de l'activitat d'arbitratge, els han de costejar a parts iguals les parts contractants.

## ARTICLE 19

**Registre**

El present Acord i qualsevol modificació s'han de registrar a l'Organització d'Aviació Civil Internacional.

## ARTICLE 20

**Convenis multilaterals**

Si després de l'entrada en vigor d'aquest Acord les dues parts contractants s'adhereixen a un conveni o acord multilateral referit a qüestions regulades en aquest Acord, les parts contractants han de mantenir consultes per determinar la conveniència de revisar l'Acord per adaptar-lo al conveni o acord multilateral de què es tracti.

## ARTICLE 21

**Denúncia**

Qualsevol de les parts contractants pot notificar en qualsevol moment a l'altra part contractant la seva decisió de denunciar el present Acord. Aquesta notificació s'ha de comunicar simultàniament a l'Organització d'Aviació Civil Internacional. Si es fa la notificació, l'Acord finalitza dotze (12) mesos després de la data en què l'altra part contractant rebi la notificació, llevat que la dita notificació es retiri per acord mutu abans que expiri el termini. Si la part contractant no acusa recepció de la notificació, s'ha de considerar rebuda catorze (14) dies després que l'Organització d'Aviació Civil Internacional hagi rebut la notificació.

## ARTICLE 22

**Entrada en vigor**

El present Acord entra en vigor en el moment en què les dues parts contractants s'hagin notificat mútuament, mitjançant un bescanvi de notes diplomàtiques, el compliment de les seves respectives formalitats constitucionals, i reemplaça qualsevol acord sobre serveis aeris conclòs anteriorment entre els dos països.

Per donar fe de tot això els sotasignats, degudament autoritzats pels seus governs respectius, han signat el present Acord.

Fet per duplicat; tots dos textos són igualment autèntics. A l'Havana, el 22 d'abril de dos mil cinc.—Pel Regne d'Espanya, Magdalena Álvarez Arza, ministra de Foment.—Per la República de Cuba, Rogelio Acevedo González, president de l'Institut d'Aeronàutica Civil de Cuba.

**ANNEX****I. Quadre de rutes**

1. Ruta que pot ser explotada en les dues direccions per les empreses aèries designades d'Espanya:

Punts a Espanya-Lisboa, Illa de la Sal, Santa Maria d'Açores, Gander, Bermudes, Nassau, Paramaribo, Cayena, Georgetown, Puerto España, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo-l'Havana, Varadero, més tres punts a determinar a Cuba-Ciutat de Panamá, San José o Managua i altres punts més enllà de Cuba.

2. Ruta que pot ser explotada en les dues direccions per les empreses aèries designades de Cuba:

Punts a Cuba-Nassau, Bermudes, Gander, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Puerto España, Georgetown, Paramaribo, Cayena, Belém do Pará, Natal, Illa de la Sal, Santa Maria d'Açores, Lisboa-Madrid, Barcelona, Las Palmas, Santiago de Compostel·la, Vitória, Tenerife-Berlín, Praga o Moscou i altres punts més enllà d'Espanya.

3. A més dels punts especificats en la ruta espanyola descrita a l'apartat 1, les empreses aèries designades per Espanya poden explotar un altre punt intermedi a l'àrea del Carib i sis punts més enllà de Cuba a Ciutat de Mèxic, Cancún, Ciutat de Guatemala, San José o Managua, San Salvador, Tegucigalpa o San Pedro de Sula amb drets de trànsit de 3a i 4a llibertats.

Aquests punts poden ser substituïts per d'altres situats a Mèxic i Centreamèrica, elegits lliurement per les empreses aèries designades d'Espanya prèvia comunicació a les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant trenta (30) dies abans del començament de cada temporada de trànsit.

4. A més dels punts especificats en la ruta cubana descrita a l'apartat 2, les empreses aèries designades per Cuba poden explotar París, Londres, Brussel·les, Milà i tres punts més a Europa amb drets de trànsit de 3a i 4a llibertats.

Aquests punts poden ser substituïts per d'altres, situats a Europa, elegits lliurement per les empreses aèries designades de Cuba prèvia comunicació a les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant trenta (30) dies abans del començament de cada temporada de trànsit.

5. La definició dels punts no determinats a Cuba descrits en el paràgraf 1 s'ha de fer per acord entre les autoritats aeronàutiques de les dues parts contractants.

6. Les empreses aèries designades de cada part contractant poden efectuar escales en un mateix servei en dos punts dels especificats en el Quadre de rutes situats en el territori de l'altra part contractant, sense exercir drets de trànsit entre aquests.

7. Les empreses aèries designades de cadascuna de les parts contractants poden ometre un o diversos punts o alterar-ne l'ordre, així com explotar els punts intermedis com a punts més enllà i a l'inrevés, en tots els seus serveis o en part, sempre que el punt de partida estigui situat en el territori de la part contractant que ha designat aquestes empreses.

8. Les empreses aèries designades d'Espanya tenen dret a operar amb drets de trànsit de 5a llibertat en tots els punts especificats en la ruta espanyola descrita a l'apartat 1 d'aquest Quadre de rutes.

9. Les empreses aèries designades de Cuba tenen dret a operar amb drets de trànsit de 5a llibertat en tots els punts especificats en la ruta cubana descrita a l'apartat 2 d'aquest Quadre de rutes.

10. L'explotació amb drets de trànsit de 5a llibertat en els punts a què es fa referència en els apartats 3 i 4 anteriors es pot realitzar amb l'aprovació prèvia de les autoritats aeronàutiques de les dues parts.

11. En l'explotació dels serveis convinguts les empreses aèries designades de cada part contractant poden explotar fins a dinou (19) freqüències setmanals amb qualsevol tipus d'aeronau.

Aquest nombre de freqüències pot ser ampliat per acord entre les autoritats aeronàutiques de les parts, quan la demanda de trànsit ho justifiqui.

12. Les empreses aèries designades de cada part contractant tenen dret a realitzar vols exclusius de càrrega en les rutes descrites als apartats 1 i 2, amb drets de 3a, 4a i 5a llibertats, en tots els punts especificats en aquestes rutes.

Així mateix, en aquests vols es poden explotar altres punts diferents dels especificats en les rutes 1 i 2 amb drets de 3a i 4a llibertats. Per a l'explotació de drets de trànsit de 5a llibertat en aquests punts es requereix autorització prèvia de les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant.

13. Prèvia aprovació de les autoritats aeronàutiques de les parts contractants, en l'explotació dels serveis convinguts les empreses aèries designades de cadascuna de les parts contractants tenen dret a realitzar, en qualsevol punt de la ruta, un canvi de l'aeronau utilitzada a una altra o a diverses aeronaus sempre que la capacitat total de les aeronaus que operin més enllà del punt en què efectuï el canvi de calibre estigui relacionada amb la capacitat de l'aeronau inicial i es programi en connexió directa amb aquesta, amb la finalitat d'assegurar una verdadera i genuïna continuació dels serveis.

## II. Clàusula de codi compartit

1. En explotar o oferir (és a dir, vendre transport sota el codi propi en vols explotats per una altra empresa aèria) els serveis acordats, en les rutes especificades, o en qualsevol sector de les rutes, les empreses aèries de cada part contractant que siguin designades com a empresa aèria operadora i/o com a empresa no operadora (d'ara endavant denominada l'empresa «comercialitzadora») poden subscriure acords comercials de cooperació, com ara bloqueig d'espai o codi compartit amb:

(a) una empresa o empreses aèries de la mateixa part contractant;

(b) una empresa o empreses aèries de l'altra part contractant; i

(c) una empresa o empreses aèries de tercers països. Si el tercer país no autoritza o permet acords similars entre les empreses aèries de l'altra part contractant i altres empreses aèries en serveis a aquest tercer país, des d'aquest tercer país i via aquest tercer país, les autoritats aeronàutiques de la part contractant involucrada tenen dret a no acceptar els acords.

2. La capacitat oferta per una empresa aèria designada com a empresa comercialitzadora en els serveis explotats per altres empreses aèries no es comptabilitza en relació amb el còmput de capacitat de la part contractant que hagi designat l'empresa aèria comercialitzadora.

3. Quan una empresa aèria designada realitza serveis en règim d'acords de codi compartit, com a empresa operadora la capacitat total explotada es comptabilitza en relació amb el còmput de capacitat de la part contractant que hagi designat l'empresa aèria operadora.

4. Totes les empreses aèries que hagin subscrit acords de codi compartit han de tenir els drets de ruta corresponents.

5. Les empreses aèries designades que actuïn com a empreses aèries comercialitzadores no han d'exercir drets de trànsit de 5a llibertat en els serveis realitzats sota codi compartit.

6. Els serveis de codi compartit han de complir els requisits reglamentaris aplicats normalment a aquestes operacions per part de les parts contractants, com ara requisits sobre protecció o informació als passatgers, seguretat, responsabilitat i altres que s'apliquin amb caràcter general a altres companyies que serveixin trànsit internacional.

7. Quan la prestació de serveis en règim de codi compartit impliqui un canvi d'aeronau (ruptura de capacitat), l'empresa aèria designada que comercialitzi el servei pot transferir el seu tràfic d'una aeronau a una altra única aeronau amb destinació al territori de l'altra part contractant, sense consideració al tipus d'aeronau de què es tracti i a condició que el servei es programi en connexió directa.

8. Quan s'ofereixi la venda de serveis, l'empresa aèria comercialitzadora ha d'informar clarament el comprador en el punt de venda i en els sistemes de reserva dels serveis esmentats sobre quina empresa aèria és l'operadora de cada sector del servei.

9. Les empreses aèries designades de cada part contractant han de sotmetre a consideració i, si s'escau, a aprovació de les autoritats aeronàutiques de l'altra part contractant els programes i horaris corresponents a aquests serveis, almenys trenta (30) dies abans de la data proposada per començar les operacions.

## III. Estats especificats

Els estats especificats en l'incís k) de l'article 1, en el punt 4.1.3 de l'article 3 i en el punt 1 a) (iii) de l'article 4 de l'Acord són els següents:

Noruega, Islàndia, Suïssa i Liechtenstein.