

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

5942 *Acuerdo sobre transporte aéreo entre el Reino de España y Jamaica, hecho en Kingston el 17 de febrero de 2009.*

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y JAMAICA

Índice

| | |
|-------------|----------------------------------|
| Preámbulo | |
| Artículo 1 | Definiciones. |
| Artículo 2 | Concesión de derechos. |
| Artículo 3 | Designación de compañías aéreas. |
| Artículo 4 | Revocaciones. |
| Artículo 5 | Exenciones. |
| Artículo 6 | Tasas aeroportuarias. |
| Artículo 7 | Tarifas. |
| Artículo 8 | Oportunidades comerciales. |
| Artículo 9 | Leyes y Reglamentos. |
| Artículo 10 | Certificados y licencias. |
| Artículo 11 | Seguridad operacional. |
| Artículo 12 | Seguridad. |
| Artículo 13 | Capacidad. |
| Artículo 14 | Estadísticas. |
| Artículo 15 | Consultas. |
| Artículo 16 | Modificaciones. |
| Artículo 17 | Solución de controversias. |
| Artículo 18 | Registro. |
| Artículo 19 | Convenios multilaterales. |
| Artículo 20 | Denuncia. |
| Artículo 21 | Entrada en vigor. |

El Reino de España y Jamaica, 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 servicios aéreos internacionales 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 1

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, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a Jamaica, el Ministerio de Transportes y Obras Públicas y la Autoridad de la Aviación Civil de Jamaica 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 servicio aéreo, territorio, compañía aérea, 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, pueden establecerse 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), incluido cualquier beneficio adicional significativo concedido o proporcionado 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, y, en el caso de Jamaica, los nacionales de los Estados miembros de la Comunidad del Caribe.

k) por cabotaje se entenderá que no se conceden derechos a las compañías aéreas de una Parte Contratante para disfrutar del privilegio de recoger, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga o correo transportados a cambio de remuneración o alquiler y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 2

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 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 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 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 3

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 a solicitud de la compañía aérea designada, en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá conceder sin demora las autorizaciones y permisos de explotación correspondientes, con sujeción a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del presente artículo.

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. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el apartado 2 del presente artículo requerirá:

4.1 cuando se trate de una compañía aérea designada por el Reino de España:

4.1.1 que 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 de conformidad con la legislación comunitaria europea; y

4.1.2 el Estado miembro de la Comunidad Europea 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

4.1.3 la compañía aérea sea propiedad y siga siendo propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Comunidad Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio, y/o de nacionales de dichos Estados.

4.2 cuando se trate de una compañía aérea designada por Jamaica:

4.2.1 que la compañía aérea esté establecida en el territorio de Jamaica y haya obtenido una licencia de explotación válida de un Estado miembro de la Comunidad del Caribe;

4.2.2 el Estado miembro de la Comunidad del Caribe 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

4.2.3 la compañía aérea sea propiedad y siga siendo propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Comunidad del Caribe y/o de nacionales de dichos Estados.

5. 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 4

Revocaciones

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos o a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 del presente Acuerdo que se han otorgado a la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos 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 con arreglo a la legislación comunitaria; o

ii) cuando el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o no 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 sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Comunidad Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o de nacionales esos Estados; o

iv) cuando la compañía aérea ya haya sido autorizada a operar en virtud de un acuerdo bilateral entre Jamaica y un Estado miembro de la Comunidad Europea, distinto del Reino de España, y Jamaica 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 de la Comunidad Europea, estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas mediante ese otro acuerdo; o

v) la compañía aérea designada sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro de la Comunidad Europea y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre Jamaica y ese Estado miembro de la Comunidad Europea, y ese Estado miembro de la Comunidad Europea haya denegado los derechos de tráfico a la compañía aérea designada por Jamaica.

2. en el caso de una compañía aérea designada por Jamaica:
 - i) cuando no esté establecida en el territorio de Jamaica o no haya obtenido una licencia de explotación de un Estado miembro de la Comunidad del Caribe; o
 - ii) cuando el Estado miembro de la Comunidad del Caribe responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o no 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 sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Comunidad del Caribe y/o de nacionales de esos Estados; o
 - iv) cuando la compañía aérea ya haya sido autorizada a operar en virtud de un acuerdo bilateral entre el Reino de España y un Estado miembro de la Comunidad del Caribe, distinto de Jamaica, y el Reino de España 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 de la Comunidad del Caribe, estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas mediante ese otro acuerdo; o
 - v) la compañía aérea designada sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro de la Comunidad del Caribe y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre el Reino de España y ese Estado miembro de la Comunidad del Caribe, y ese Estado miembro de la Comunidad del Caribe haya denegado los derechos de tráfico a la compañía aérea designada por el Reino de España;
- b) cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que haya otorgado esos derechos; o
- c) en cualquier otro caso en que dicha compañía aérea 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 11 y 12 del presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 11 y 12 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el 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.

ARTÍCULO 5

Exenciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes estarán exentas de todos los derechos aduaneros, impuestos especiales nacionales y otras tasas nacionales similares en relación con los objetos que se indican a continuación:

- a) los siguientes artículos que introduzca una compañía aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante:
 - i) los equipos de reparación, mantenimiento y revisión y sus componentes;
 - ii) los equipos de asistencia a pasajeros y sus componentes;
 - iii) los equipos para la estiba de carga y sus componentes;
 - iv) los equipos de seguridad, incluidos los componentes que deban incorporarse a los equipos de seguridad;
 - v) material de instrucción y formación;
 - vi) la documentación de la compañía aérea y de los operadores; y

b) los siguientes artículos que introduzca una compañía aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante o que se suministren a una compañía aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra:

i) las provisiones de la aeronave (incluidas, pero no exclusivamente, artículos como alimentos, bebidas y tabaco) introducidas o embarcadas en el territorio de la otra Parte Contratante;

ii) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles;

iii) las piezas de recambio, incluidos los motores; y

c) los equipos informáticos y sus componentes introducidos por una compañía aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante para prestar asistencia en una o en varias de las siguientes tareas:

i) la reparación, mantenimiento o revisión de las aeronaves;

ii) la asistencia a los pasajeros en el aeropuerto o a bordo de la aeronave;

iii) la estiba o desestiba de carga de la aeronave;

iv) la realización de controles de seguridad de los pasajeros o la carga;

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

siempre que, en cada caso, se consuman a bordo de la aeronave o dentro de los límites de un aeropuerto internacional en relación con el establecimiento o mantenimiento de un servicio aéreo internacional por la compañía aérea designada de que se trate.

2. Las exenciones mencionadas en el anterior subapartado 1 se otorgarán de conformidad con el procedimiento previsto en la normativa aduanera en vigor en el territorio de la Parte Contratante de que se trate.

3. Las exenciones de derechos aduaneros, impuestos especiales nacionales y tasas nacionales similares previstas en el presente artículo no serán extensivas a los cargos basados en el coste de los servicios prestados a la compañía o compañías aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra.

4. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, únicamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante con 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 reciban otro destino de conformidad con la normativa aduanera.

5. Las 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 demás artículos mencionados en el presente artículo, siempre que la otra compañía o compañías aéreas disfruten de las mismas exenciones en esa otra Parte Contratante.

6. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles previstos en virtud de la normativa aduanera aplicable en dicho territorio.

ARTÍCULO 6

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 aéreos internacionales similares por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

ARTÍCULO 7

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 explotación, las características del servicio, los intereses 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 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, las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán aprobar expresamente las tarifas que le sometan las compañías aéreas designadas. En caso de que cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas considere que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en las letras a) y b) c) y d) del apartado 3 de este artículo, notificarán de forma razonada su disconformidad a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la compañía aérea de que se trate 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 podrán 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 podrán 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. Para 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 designadas para el transporte realizado en su totalidad dentro de la Comunidad Europea estarán sujetas al derecho comunitario europeo.

ARTÍCULO 8

Oportunidades comerciales

1. Sobre una base de reciprocidad y de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante en materia de entrada, residencia y trabajo, la compañía o compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a enviar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal de dirección, técnico, de operaciones y otros especialistas que sean necesarios para la prestación de los servicios aéreos.

2. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante tendrán derecho a utilizar los servicios y el personal de cualquier otra organización, compañía o compañía aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante.

3. Con sujeción a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante, la compañía o compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a abrir oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de servicios aéreos internacionales.

4. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para 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, cada compañía aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria por lo que se refiere a su acceso a la autoprestación y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios agentes. Para cada compañía aérea designada, el derecho a realizar la autoprestación podrá estar sujeto, sobre una base no discriminatoria, a las restricciones físicas resultantes de limitaciones de espacio en el aeropuerto y consideraciones de seguridad operacional o seguridad.

5. 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.

6. 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 o complementarios, así como el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraban en depósito en espera de la transferencia.

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

8. Las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente, cuando proceda, para realizar dichas transferencias en las fechas debidas en moneda libremente convertible y al tipo de cambio vigente en la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO 9

Leyes y reglamentos

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o a la explotación y navegación de dichas aeronaves en su propio territorio, se aplicarán a las aeronaves de la compañía o compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante del mismo modo que se aplican a las propias, y deberán cumplirse por dichas aeronaves en el momento de entrada o salida y mientras permanezcan en el territorio de la primera Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, correo o carga de la aeronave, así como las leyes y reglamentos relativos a la entrada, autorizaciones, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, deberán cumplirse por dichos pasajeros, tripulación, correo o carga de la compañía o compañías designadas de la otra Parte Contratante o respecto de los mismos en el momento de entrada o salida y mientras permanezcan en el territorio de la primera Parte Contratante.

ARTÍCULO 10

Certificados y licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, las licencias y los títulos de aptitud expedidos o convalidados con arreglo a las normas y procedimientos de 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 11

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 treinta (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 quince (15) días o en el plazo superior que se acuerde será motivo para la aplicación del artículo 4 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 (o en virtud de un contrato de arrendamiento, en su nombre), 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 existen graves reparos en el sentido del 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 la otra Parte Contratante en virtud del presente artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad operacional por ese otro Estado miembro de la Comunidad Europea y respecto a la autorización de explotación de esa compañía aérea.

9. Si Jamaica designa a una compañía aérea cuyo control reglamentario lo ejerza y mantenga otro Estado miembro de la Comunidad del Caribe, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad operacional por ese otro Estado miembro de la Comunidad del Caribe respecto a la autorización de explotación de esa compañía aérea.

ARTÍCULO 12

Seguridad

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar 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, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, 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 que se denominan 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 válida otorgada de conformidad con el derecho comunitario europeo, y, en el caso de Jamaica, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio y que tengan una Licencia de Explotación válida de conformidad con el derecho de un Estado Miembro de la Comunidad del Caribe distinto de Jamaica, 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 Jamaica, 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 estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta 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 4 (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 13

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 adecuada 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. No obstante lo anterior, cuando se trate de operaciones a puntos situados en terceros países, con derechos de tráfico de quinta libertad, las frecuencias y capacidad que hayan de proporcionar las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se establecerán de mutuo acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas respectivas.

4. 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.

5. 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 15 del Acuerdo, con el fin de examinar las operaciones en cuestión y de determinar de común acuerdo las medidas que se estimen necesarias.

ARTÍCULO 14

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 15

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 16

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 21.

2. Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas competentes 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 17

Solución de controversias

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

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución de la controversia mediante negociaciones, ésta podrá someterse a la persona u organismo que ambas acuerden o, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros, que se constituirá de la manera siguiente:

a) dentro de un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de una solicitud de arbitraje, cada una de las Partes Contratantes designará a un árbitro. Un nacional de un tercer Estado, que actuará como Presidente del tribunal, será designado como tercer árbitro mediante acuerdo entre los dos árbitros, dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la designación del segundo;

b) en caso de que no se realizara designación alguna dentro del plazo señalado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que realice las designaciones necesarias dentro de un plazo de treinta (30) días. Si el Presidente tuviera la nacionalidad de una de las Partes Contratantes, el Vicepresidente que le siga en antigüedad y que no esté descalificado por ese motivo realizará la designación.

3. Salvo que se establezca otra cosa en el presente artículo o se acuerde otra cosa entre las Partes Contratantes, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción y establecerá su propio procedimiento. Por indicación del tribunal o a petición de una Parte Contratante se celebrará una conferencia para determinar los temas concretos objetos de arbitraje, así como los procedimientos específicos que deban seguirse, en un plazo no superior a treinta (30) días a partir de la plena constitución del tribunal.

4. Salvo que se acuerde otra cosa por las Partes Contratantes o que el tribunal disponga otra cosa, cada Parte Contratante enviará un memorándum en un plazo de cuarenta y cinco (45) días a partir de la plena constitución del tribunal. Cada Parte Contratante podrá presentar su contestación en un plazo de sesenta (60) días a partir de la presentación del memorándum de la otra Parte Contratante. El tribunal celebrará una vista a petición de cualquier Parte Contratante, o a su discreción, en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que deben formularse las contestaciones.

5. El tribunal emitirá su decisión por escrito en un plazo de treinta (30) días a partir de la finalización de la vista o, en caso de que no se celebre una vista, en el plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que se hayan presentado las dos contestaciones. La decisión se adoptará por mayoría de votos.

6. Las Partes Contratantes podrán cursar solicitudes de clarificación de la decisión en un plazo de quince (15) días a partir su recepción y dicha clarificación deberá emitirse en un plazo de quince (15) días a partir de dicha solicitud.

7. Cada Parte 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.

8. La decisión del tribunal será definitiva y vinculante para las Partes Contratantes a menos que acuerden otra cosa.

ARTÍCULO 18

Registro

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

ARTÍCULO 19

Convenios multilaterales

En caso de que, con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo, ambas 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 para determinar la conveniencia de revisar el presente Acuerdo para que se ajuste a las disposiciones de dicho Convenio o Acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 20

Denuncia

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.

ARTÍCULO 21

Entrada en vigor y denuncia

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

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

Hecho por duplicado, en Kingston, el 17 de febrero de 2009 en español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España
Miguel Ángel Moratinos
Ministro de Asuntos Exteriores
y de Cooperación

Por Jamaica
Dr. Kenneth Baugh
Viceprimer Ministro y Ministro de Asuntos Exteriores
y de Comercio Exterior

ANEXO I

Al Acuerdo sobre transporte aéreo entre el Reino de España y Jamaica

SECCIÓN I

Cuadro de Rutas

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

Puntos en España – puntos intermedios – puntos en Jamaica – puntos más allá.

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

Puntos en Jamaica – puntos intermedios – puntos en España – puntos más allá.

Observaciones generales

1. Las compañías aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas mencionadas en las secciones 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.

2. Los puntos intermedios y puntos más allá de las rutas mencionadas que vayan a explotar las compañías aéreas designadas con derechos de tráfico de quinta libertad se acordarán entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Los puntos en el territorio de Jamaica y los puntos en el territorio de España especificados en las secciones I y II, y los puntos intermedios y los puntos más allá establecidos en ambas rutas que se vayan a explotar sin derechos de tráfico de quinta libertad podrán ser seleccionados libremente por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante y se notificarán a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes treinta (30) días antes del inicio de los servicios. Los puntos inicialmente elegidos podrán ser sustituidos de igual manera.

SECCIÓN II

Cláusula de código compartido

1. Al explotar u ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán concertar acuerdos comerciales de cooperación tales como los de bloqueo de espacio o código compartido con compañías aéreas de cualquiera de las Partes

Contratantes o con compañías aéreas de terceros países que tengan los derechos correspondientes. Cuando se trate de una compañía aérea designada de una Parte Contratante que vaya a concertar un acuerdo comercial de cooperación con una compañía aérea de un tercer país, la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante podrá negarse a autorizar el acuerdo propuesto, si el tercer país de que se trate se ha negado a permitir acuerdos comerciales de cooperación similares entre las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante y otras compañías aéreas en los servicios con origen o destino en ese tercer país o a través del mismo.

2. Cuando una compañía aérea designada preste servicios en virtud de acuerdos de código compartido, como compañía aérea explotadora, la capacidad explotada se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea.

3. La capacidad ofrecida por una compañía aérea designada en calidad de compañía aérea comercializadora en los servicios explotados por otras compañías aéreas no se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea.

4. Las compañías aéreas comercializadoras no ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios prestados en virtud de acuerdos de código compartido.

5. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán transferir tráfico entre las aeronaves utilizadas en operaciones de código compartido sin restricciones en cuanto al número, tamaño o tipo de aeronaves, siempre que el servicio esté programado como vuelo de conexión directa.

6. Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios que las Partes Contratantes apliquen normalmente a dichas operaciones, como los relativos a la protección e información a los pasajeros, la seguridad, la responsabilidad y cualesquiera otros requisitos que se apliquen generalmente a otras compañías aéreas que realicen tráfico internacional.

7. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante presentarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su estudio y, si procede, su aprobación, los programas y horarios correspondientes a los servicios en cuestión, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el inicio de las operaciones.

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 entrará en vigor el 26 de abril de 2010, un mes después de la fecha en que ambas Partes se notificaron mutuamente por escrito, el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales, según se establece en su artículo 21.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 6 de abril de 2010.—El Secretario General Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Antonio Cosano Pérez.