

No. 27948

**SPAIN
and
DOMINICAN REPUBLIC**

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Santo Domingo de Guzmán on 15 March 1968

Authentic text: Spanish.

Registered by Spain on 27 February 1991.

**ESPAGNE
et
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Santo Domingo de Guzmán le 15 mars 1968

Texte authentique : espagnol.

Enregistré par l'Espagne le 27 février 1991.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO ENTRE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DOMINICANA SOBRE TRANSPORTE AÉREO

Su Excelencia el Jefe del Estado Español y

Su Excelencia el Presidente de la República Dominicana

Deseosos de favorecer el desarrollo de los transportes aéreos entre España y la República Dominicana y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este terreno;

Deseosos de aplicar a estos transportes los principios y las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, han designado sus Plenipotenciarios, debidamente autorizados para tal efecto, quienes han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1º

1.- Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las Rutas Especificadas. Las Empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante gozarán, mientras explotan un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

- a) - Sobrevolar, sin aterrizar, el territorio de la otra Parte Contratante.

- b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales.
- c) Hacer escalas en los puntos del territorio o de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas que figura en el Anexo al presente Convenio, para tomar y dejar pasajeros, correo y carga en tráfico internacional, con exclusión del tráfico de cabotaje en dicho territorio.

2.- Las rutas en las cuales las Empresas aéreas designadas estarán autorizadas a operar los Servicios aéreos internacionales (en adelante denominados "Servicios convenidos" y "Rutas especificadas"), se concretan en el Cuadro de Rutas.

3.- Para la aplicación del presente Convenio y su Anexo:

- a) La palabra "territorio" se entiende tal como queda definida en el Artículo 2 del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago.
- b) La expresión "Autoridades Aeronáuticas" significa:
 - en lo que se refiere al Estado español, el Ministerio del Aire.
 - en lo que se refiere a la República Dominicana, la Dirección General de Aviación Civil;
 - o, en ambos casos toda persona u Organismo que esté facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas.

- c) Por los términos "empresa designada" o "empresas designadas" se entenderá la empresa o empresas de transporte aéreo que una de las Partes haya designado para explotar los servicios convenidos, descritos en el Anexo de este Convenio.
- d) Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "empresa de transporte aéreo" y "escala no comercial" tendrán el sentido que se les asigna respectivamente en el Artículo 96 del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de Diciembre de 1944).

ARTICULO 2º

Autorizaciones necesarias:

1.- Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar, comunicándoselo por escrito a la otra Parte Contratante, una o más Empresas de transporte aéreo para que exploten los Servicios convenidos en las Rutas especificadas.

2.- Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 4º y 5º del presente Artículo, conceder sin demora a la Empresa o Empresas de transporte aéreo designadas, las autorizaciones necesarias.

3.- Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de anular la designación que haya hecho de una Empresa aérea, así como sustituirla por otra Empresa distinta mediante notificación por escrito a la otra Parte.

4.- Las Autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que toda Empresa de Transporte Aéreo designada por la otra Parte Contratante demuestre, de conformidad con las disposiciones del citado Convenio de Chicago que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales.

5.- Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de rehusar las autorizaciones mencionadas en el párrafo segundo de este Artículo cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta Empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa o de sus nacionales.

6.- Cuando una Empresa de transporte aéreo haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor en dichos servicios una tarifa de conformidad con las disposiciones del Artículo 11 del presente Convenio.

A R T I C U L O 3°

Anulación y suspensión.

1.- Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar una autorización concedida a una Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, o de suspender el ejercicio por dicha Empresa de los derechos especificados en el Artículo 1° del presente Convenio.

- a) Cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa Empresa se halla en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa, ni de sus nacionales, o
- b) Cuando esta Empresa no cumpla las Leyes o Reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos, o
- c) Cuando la Empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio.

2.- A menos que la revocación o suspensión inmediata sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes o Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

ARTICULO 4°

Trato de favor.

Sobre la base de trato de Nación más favorecida, ambas Partes están dispuestas a emplear todos los esfuerzos razonables para evitar la imposición de restricciones o limitaciones que puedan ser desventajosas para las Empresas de transporte aéreo de la otra Parte por establecer una competencia dañina o por otro motivo.

ARTICULO 5°

Disposiciones aplicables.

1.- Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada y salida de las aeronaves

dedicadas a la navegación aérea internacional o los vuelos de estas aeronaves sobre dicho territorio se aplicarán a la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante.

2.- Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada, permanencia y salida de pasajeros, equipajes, correo o carga, así como las concernientes a los trámites, migración, pasaportes, aduana y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, equipajes correo o carga transportados por las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante mientras aquellos se encuentren en dicho territorio.

ARTICULO 6°

Por razones militares o de seguridad pública cada Parte Contratante podrá restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la primera Parte Contratante o a las Empresas de transporte aéreo de terceros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares. Las zonas prohibidas deberán tener una superficie razonable, a fin de no obstruir sin necesidad la navegación aérea y los límites de estas zonas deberán ser comunicados a la mayor brevedad posible a la otra Parte Contratante.

ARTICULO 7°

Aduanas y exenciones.

1.- Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las Empresas de transporte aéreo designadas por

cualesquiera . . de las Partes Contratantes y su equipo habitual, combustible, lubricantes, así como las provisiones a bordo (incluso alimentos, bebidas y tabaco) de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduanas, de inspección u otros derechos o impuestos, con excepción de tasas y de pagos por servicios prestados, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta la continuación del vuelo.

2.- Estarán igualmente exentos de estos mismos derechos o impuestos, con excepción de tasas y de pagos por servicios prestados:

- a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualesquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante;
- b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las Empresas de transporte aéreo designadas por la otra Parte Contratante; y
- c) El combustible y lubricante destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por las Empresas de transporte aéreo designadas por la otra Parte Contratante y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones

se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse por las respectivas Autoridades aeronáuticas de cualesquiera de las dos Partes Contratantes que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los artículos mencionados en los subpárrafos a), b) y c).

3.- El equipo habitual de las aeronaves, así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante, sin aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas Autoridades hasta que sean reembarcados o se disponga de ellos de otra forma debidamente autorizada.

4.- Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una cualquiera de las Partes Contratantes estarán, a lo sumo, sujetos a un simple control y gozarán de toda clase de facilidades. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos o impuestos de aduanas y de otros similares.

A R T I C U L O 8°

Transferencia de excedentes.-

Cada Parte Contratante se compromete a otorgar a la otra Parte Contratante, transferencias, al tipo de cambio oficial, del excedente de recibos de gastos realizados en su territorio, con respecto al transporte de pasajeros, equipaje, correo y carga por línea aérea designada de la otra Parte Con-

tratante, las cuales deberán ser autorizadas por las autoridades bancarias correspondientes. Siempre que el sistema de pagos entre las Partes Contratantes esté gobernado por un convenio especial, este convenio especial se aplicará.

ARTICULO 9°

Certificados y licencias.-

1.- Los certificados de aero-navegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidos por la otra Parte Contratante para la explotación de las Rutas definidas en el Anexo. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de reconocer la validez para el sobrevuelo de su propio territorio de los títulos de aptitud y de las licencias expedidas a sus propios ciudadanos por otro Estado.

2.- Ambas Partes facilitarán el intercambio o alquiler de aeronaves con o sin tripulación entre Empresas de las dos Partes Contratantes.

ARTICULO 10°

Capacidad de transporte aéreo.-

Las Partes Contratantes se reservan la facultad de determinar por intermedio de sus Autoridades Aeronáuticas la capacidad de transporte aéreo a ofrecer por las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, tomando en consideración para esto los requisitos del tráfico aéreo en las rutas a ser operadas. Las Partes Contratantes tendrán la obligación de velar por los intereses recíprocos de sus respectivas líneas aéreas designadas.

A R T I C U L O 11°

Tarifas de transporte.-

1.- Las tarifas a ser cobradas por las líneas aéreas designadas de cualquiera parte Contratante, entre puntos en el territorio del Estado Español y puntos en el territorio de la República Dominicana a que se hace referencia en el Anexo del presente Convenio estarán sujetas a la aprobación de las Partes Contratantes dentro de sus respectivos poderes y obligaciones y serán establecidas por las Partes Contratantes a niveles razonables, tomando en consideración las propuestas de las líneas aéreas designadas y todos los factores relevantes como son:

- a) El costo de operación;
- b) Clase de equipo utilizado en la explotación de la ruta;
- c) Características del servicio; y
- d) Beneficios razonables.

2.- Las tarifas de este modo convenidas serán aprobadas por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes cuando menos noventa días antes de la fecha propuesta de su introducción; en casos especiales este límite de tiempo podrá reducirse de común acuerdo entre dichas autoridades.

3.- Si las autoridades aeronáuticas no pueden convenir en la determinación y aprobación de las tarifas sometidas a ellas, la disputa será resuelta de acuerdo con las previsiones del Artículo 16 del presente Convenio.

4.- Las tarifas establecidas de acuerdo con las previsiones de este Artículo permanecerán en vigencia hasta

que nuevas tarifas hayan sido establecidas de conformidad con las disposiciones de este Artículo.

ARTICULO 12°

Estadísticas.-

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra, si les fuesen solicitados, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios para revisar la capacidad requerida en los servicios convenidos por las Empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante. Dichos informes incluirán todos los datos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por las mencionadas Empresas en los servicios convenidos.

ARTICULO 13°

Consultas.-

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando, con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio y su Anexo.

ARTICULO 14°

Modificación del Convenio.-

1.- Si cualesquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta a la otra Parte Contratante. Tal consulta, que podrá hacerse entre las Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia,

se iniciará dentro de un plazo de sesenta días a contar de la fecha de recibo de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática, previo el cumplimiento de los requisitos constitucionales de los respectivos países.

2.- Las modificaciones del Anexo a este Convenio podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmado por Canje de Notas por vía diplomática.

ARTICULO 15°

Modificaciones por Tratados Multilaterales.-

El presente Convenio y su Anexo se enmendarán para que estén en armonía con cualquier convenio Multilateral que sea obligatorio para las dos Partes Contratantes.

ARTICULO 16°

Solución de controversias.-

1.- En caso de surgir controversia en la interpretación o aplicación del presente Convenio entre las Partes Contratantes, éstas tratarán, en primer lugar, de solucionar-la mediante negociaciones directas.

2.- Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá ser sometida, de común acuerdo, a la decisión de cualquier persona u Organismo, o, en el caso de que lo solicite una de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres Arbitros, uno nombrado por cada una de las Partes Contratantes

y un tercero designado por los dos primeramente nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro de un plazo de sesenta días contados desde la fecha en que reciba cualesquiera de las Partes Contratantes un preaviso de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia; y el tercer Arbitro se nombrará dentro de un nuevo plazo de sesenta días. Si cualesquiera de las Partes Contratantes no designa un Arbitro dentro del plazo señalado o si el tercer Arbitro no ha sido designado dentro del plazo fijado, cualesquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un Arbitro o Arbitros, según el caso. En tal caso, el tercer Arbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal Arbitral.

3.- Las Partes Contratantes se obligarán a cumplir toda decisión tomada de acuerdo con el párrafo 2° del presente Artículo.

ARTICULO 17°

Denuncia.-

Cualesquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar al presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional, Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de

dicho plazo. Si la Parte Contratante no acusare recibo de dicha notificación, ésta se consideraría recibida catorce días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

ARTÍCULO 18°

Registro.-

El presente Convenio y toda modificación al mismo, así como cualquier Canje de Notas que se celebre, según lo previsto en el Artículo 14, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)

ARTÍCULO 19°

Disposición final.-

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha en la cual las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de las formalidades constitucionales de sus respectivos países.

Hecho en Santo Domingo de Guzmán, por duplicado el quince de marzo del mil novecientos sesenta y ocho.

Por el Gobierno
de España:
[Signed — Signé]¹

Por el Gobierno
de la República Dominicana:
[Signed — Signé]²

¹ Signed by Gabriel Martínez de Mata — Signé par Gabriel Martínez de Mata.

² Signed by Fernando A. Amiama Tió — Signé par Fernando A. Amiama Tió.

ANEXO AL CONVENIO

CUADROS DE RUTAS

I.- Rutas Dominicanas:

Santo Domingo, punto intermedios-Madrid y puntos más allá y viceversa.

II.- Rutas Españolas:

Madrid, puntos intermedios-Santo Domingo y puntos más allá y viceversa.

NORMAS DE CAPACIDAD :

1.- Los puntos intermedios y más allá de cada una de las rutas y los eventuales derechos de tráfico en escalas de terceros países, conocidos como derechos de 5a. libertad, serán en cada caso objeto de acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

2.- Deberá existir justa e igual oportunidad para las empresas designadas por las Partes Contratantes para realizar los servicios convenidos en las Rutas especificadas entre los territorios respectivos.

3.- Cada Parte Contratante tomará en consideración en los recorridos comunes, los intereses de la otra parte, a fin de no afectar en forma indebida sus servicios respectivos.

4.- Para el transporte de pasajeros, carga y correo, que se realicen con puntos de una Ruta especificada situados en el territorio de otros Estados distintos del que designa a la empresa aérea, se tendrá en cuenta el principio general de que la capacidad ofrecida deberá estar en estrecha relación con:

- a) La demanda del tráfico entre el país de origen y los países de destino.

-
- b) Las exigencias de una explotación económica de las líneas de que se trate.
- c) La demanda de tráfico existente en las regiones que atraviesa, teniendo en cuenta las líneas locales y regionales.
-

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN SPAIN AND THE DOMINICAN REPUBLIC

His Excellency the Head of the Spanish State and

His Excellency the President of the Dominican Republic,

Desiring to promote the development of air transport between Spain and the Dominican Republic and to continue to the fullest extent possible the international cooperation in that field:

Desiring to apply to air transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944,² have appointed their plenipotentiaries, being duly authorized thereto, who have agreed as follows:

Article 1

1. Each of the Contracting Parties grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;

(c) To make stops at points of the territory of the other Contracting Party specified in the route schedule annexed to this Agreement, to take on and discharge passengers, mail and cargo in international traffic, but not to engage in cabotage within the said territory.

2. The routes on which the designated airlines may operate international air services (hereinafter referred to as “agreed services” and “specified routes”) shall be specified in the route schedule.

3. For the purposes of applying this Agreement and its annex:

(a) The term “territory” shall have the same meaning as in article 2 of the Chicago Convention on International Civil Aviation.

(b) The term “aeronautical authorities” shall mean:

— For the Spanish State, the Ministry of the Air;

— For the Dominican Republic, the Office of Civil Aviation;

¹ Came into force on 23 July 1990, the date of the last of the notifications (of 14 August 1973 and 23 July 1990) by which the Contracting Parties notified each other of the completion of their respective constitutional requirements, in accordance with article 19.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

— Or, in either case, such other person or body as may be authorized to assume the duties now carried out by the said authorities.

(c) The terms “designated airline” or “designated airlines” shall mean the airline or airlines designated by either Party to operate the agreed services described in the annex to this Agreement.

(d) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 7 December 1944).

Article 2

Required Authorization

1. Each of the Contracting Parties shall have the right, by so notifying the other Contracting Party in writing, to designate one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this article, without delay grant to the designated airline or airlines the necessary authorizations.

3. Each Contracting Party shall have the right to withdraw its designation of an airline and to replace it with another airline by written notification to the other Party.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to satisfy them, in conformity with the provisions of the aforementioned Chicago Convention, that it is qualified to fulfil the obligations prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities to the operation of international air services.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the authorizations referred to in paragraph 2 of this article where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 11 of this Agreement is in force in respect of those services.

Article 3

Cancellation and suspension

1. Each of the Contracting Parties reserves the right to revoke an authorization granted to an airline designated by the other Contracting Party, or to suspend the exercise by the said airline of the rights set out in article 1 of this Agreement:

(a) Where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

(b) Where that airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

(c) Where that airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

Most-favoured-nation treatment

Both Parties shall make all reasonable efforts, on the basis of most-favoured-nation treatment, to avoid the imposition of restrictions or limitations that could be disadvantageous to the other Party's airlines because they create unfair competition or for some other reason.

Article 5

Applicable provisions

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation of such aircraft while within the said territory shall apply to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, baggage, mail or freight, and those relating to procedures, migration, passports, customs and quarantine, shall apply to passengers, baggage, mail or freight carried by aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party while within the said territory.

Article 6

For military reason or for public security, each Contracting Party shall have the right to restrict or prohibit the flight of aircraft belonging to the airline or airlines designated by the other Contracting Party over certain zones of its territory, provided that such restrictions or prohibitions are applied equally to the aircraft of the airline or airlines designated by the first Contracting Party or the airlines of third States which operate international scheduled air services. Prohibited zones shall be of reasonable extent so as not to interfere, unnecessarily, with air navigation and the other Contracting Party shall be advised of the boundaries thereof as soon as possible.

Article 7

Customs and exemptions

1. Aircraft used in international traffic by the airlines designated by either of the Contracting Parties and their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft store (including food, beverages and tobacco) shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges excluding fees and payments for services rendered, levied in respect of entry into the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until its onward departure.

2. The following shall likewise be exempt from the same duties and charges, excluding fees and payments for services rendered:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of either of the Contracting Parties, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party and

intended for consumption on board aircraft of the other Contracting Party operating international services;

(b) Spare parts introduced into the territory of one of the Contracting Parties for the maintenance or repair of aircraft used by the designated airlines of the other Contracting Party in operating international air services; and

(c) Fuel and lubricants intended for aircraft used by the designated airlines of the other Contracting Party in operating international air services, even if such supplies are consumed during that part of the flight that takes place over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

The respective aeronautical authorities of either Contracting Party may require the stores referred to in subparagraphs (a), (b) and (c) above to be kept under customs supervision or control.

3. Regular equipment, supplies and stores on board the aircraft of one Contracting Party may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party without the consent of the customs authorities of that territory. When so unloaded, they may be placed under the supervision of the said authorities until once more taken aboard or otherwise disposed of in a duly authorized manner.

4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simple control and shall enjoy every facility. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 8

Transfer of profits

Each Contracting Party undertakes to grant the other Contracting Party the right to transfer, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditure realized in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and freight by the designated airline of the other Contracting Party, which shall be authorized by the appropriate banking authorities. Where the system of payments between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that special agreement shall apply.

Article 9

Certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services set forth in the annex. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize the validity of certificates of competency and licences granted to its own citizens by other States for the purpose of overflying its own territory.

2. Both Parties shall facilitate the exchange or hiring of aircraft with or without crew between their respective airlines.

Article 10

Air transport capacity

The Contracting Parties reserve the right to determine through their aeronautical authorities the air transport capacity to be offered by the designated airlines of

both Contracting Parties, taking into account for this purpose the air traffic requirements on the routes to be operated. The Contracting Parties shall be obliged to look after the reciprocal interests of their respective designated airlines.

Article 11

Transportation tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of either Contracting Party between points in the territory of the Spanish State and points in the territory of the Dominican Republic referred to in the annex to this Agreement shall be subject to the approval of the Contracting Parties in the context of their respective powers and obligations and shall be fixed by the Contracting Parties at reasonable levels, taking into account the proposals of the designated airlines and all such relevant factors as:

- (a) Cost of operation;
- (b) Type of equipment used in operating the route;
- (c) Characteristics of the service; and
- (d) A reasonable profit.

2. The tariffs thus agreed upon shall be approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than 90 days before the date set for their introduction. In special cases, this time-limit may be reduced by agreement between the said authorities.

3. If the aeronautical authorities cannot agree on the setting and approval of the tariffs submitted to them, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 16 of this Agreement.

4. The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been set as provided for in this article.

Article 12

Statistics

The aeronautical authorities of each of the Contracting Parties shall provide the other Party's aeronautical authorities, if requested, with such statistical reports as may reasonably be required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party. Such reports shall include all data required to determine the volume of traffic carried by the said airlines on the agreed services.

Article 13

Consultations

In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the satisfactory implementation of the provisions of this Agreement and of its annex.

Article 14

Modification of the Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Con-

tracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 days of the date of receipt of the request. Any modification so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel, and shall be subject to compliance with the constitutional requirements of the respective countries.

2. Modifications of the annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 15

Modifications in conformity with multilateral treaties

This Agreement and its annex shall be amended to conform with any multilateral convention that may be binding on both Contracting Parties.

Article 16

Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties over the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall first endeavour to settle it by direct negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may be submitted for decision to some person or body, or it may at the request of either Contracting Party be submitted for a decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each of the Contracting Parties and a third to be appointed by the two first nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party, through the diplomatic channel, of advance notice from the other Contracting Party of a request to arbitrate the dispute; and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been appointed within the period specified, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to nominate an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as the president of the arbitration body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision taken under paragraph 2 of this article.

Article 17

Termination

Either of the Contracting Parties may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case, the Agreement shall terminate 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received

14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18

Registry

The present Agreement and all amendments thereto, as well as any exchange of notes carried out under article 14, shall be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Article 19

Final provision

This Agreement shall come into force on the date on which both Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements of their respective countries have been fulfilled.

DONE at Santo Domingo de Guzmán, in duplicate, on 15 March 1968.

For the Government
of Spain:

[GABRIEL MARTÍNEZ DE MATA]

For the Government
of the Dominican Republic:

[FERNANDO A. AMIAMA TIÓ]

ANNEX TO THE AGREEMENT

ROUTE SCHEDULE

I. *Dominican routes*

Santo Domingo and intermediate points to Madrid and beyond and vice versa.

II. *Spanish routes*

Madrid and intermediate points to Santo Domingo and beyond and vice versa.

Capacity Standards

1. Intermediate and onward points on each of the routes and any traffic rights during stopovers in third countries, known as rights of the fifth freedom, shall in every case be subject to agreement between the respective aeronautical authorities.

2. Both designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

3. On shared routes each Contracting Party shall take into consideration the interests of the other Party so as not to unduly affect the latter's services.

4. In respect of the transportation of passengers, freight and mail to points of a specified route within the territory of States other than the one designating the airline, account shall be taken of the general principle that the capacity offered must be closely related to:

(a) The traffic demand between the country of departure and the countries of destination.

(b) The requirements of economical operation of the designated airlines.

(c) The existing traffic demand in the regions overflowed, including local and regional airlines.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE L'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Son Excellence le Chef de l'Etat espagnol et

Son Excellence le Président de la République dominicaine,

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre l'Espagne et la République dominicaine et de poursuivre, dans la plus grande mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine,

Désireux d'appliquer auxdits transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944², ont désigné leurs plénipotentiaires qui, dûment autorisés à cet effet, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord afin d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées. Les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation des services convenus sur une route indiquée :

a) De survoler, sans y faire escale, le territoire de l'autre Partie contractante.

b) De faire sur ce territoire des escales non commerciales.

c) De faire escale aux points du territoire de l'autre Partie contractante indiqués dans le tableau des routes qui figure à l'annexe au présent Accord pour embarquer et débarquer en trafic international des passagers, des marchandises ou du courrier, sauf pour ce qui est du trafic de cabotage sur ledit territoire.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises aériennes désignées sont autorisées à opérer des services aériens internationaux (ci-après dénommés « services convenus » et « routes indiquées »), sont indiquées sur le tableau des routes.

3. Aux fins d'application de la présente Convention et de son annexe :

a) Le mot « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale de Chicago.

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne :

— En ce qui concerne l'Etat espagnol, le Ministère de l'air;

— En ce qui concerne la République dominicaine, la Direction générale de l'aviation civile;

¹ Entré en vigueur le 23 juillet 1990, date de la dernière des notifications (des 14 août 1973 et 23 juillet 1990) par lesquelles les Parties contractantes se sont notifiées l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises, conformément à l'article 19.

² *Ibid.*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

— Ou, dans l'un et l'autre cas, toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ceux-ci.

c) L'expression « entreprise(s) désignée(s) » désigne la ou les entreprises de transports aériens désignées par l'une des Parties contractantes pour exploiter les services convenus visés dans l'annexe au présent Accord.

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne respectivement l'article 96 de la Convention de l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 2

Autorisations nécessaires

1. Chacune des Parties contractantes peut désigner, par notification écrite à l'autre Partie, une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, l'autre Partie contractante doit, au reçu de cette désignation, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées, les autorisations nécessaires.

3. Chaque Partie contractante peut annuler la désignation qu'elle a faite d'une entreprise de transports aériens ainsi que la remplacer par une entreprise différente, à condition d'en aviser par écrit l'autre Partie.

4. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger que toute entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante démontre, conformément aux dispositions de la Convention précitée de Chicago, qu'elle est en état de s'acquitter des obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation de services aériens internationaux.

5. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser les autorisations visées au paragraphe 2 du présent article lorsqu'elle n'a pas la certitude qu'une partie substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de nationaux de cette Partie.

6. Une entreprise ainsi désignée et autorisée peut à tout moment mettre en exploitation les services convenus, étant entendu que les tarifs qui seront appliqués par ces services devront être conformes aux dispositions de l'article 11 du présent Accord.

Article 3

Annulations et suspensions

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de révoquer l'autorisation accordée à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie, ou de suspendre l'exercice par ladite entreprise des droits visés à l'article premier du présent Accord :

a) Lorsqu'elle n'a pas la certitude qu'une partie substantielle de la propriété ou le contrôle effectif de cette entreprise est entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de nationaux de cette Partie, ou

b) Lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits, ou

c) Lorsque l'entreprise aérienne cesse d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes ne peut exercer ces droits qu'après avoir consulté l'autre Partie, à moins que la révocation ou la suspension immédiate ne soit indispensable pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements.

Article 4

Traitement de faveur

Les deux Parties sont disposées, sur la base du traitement de la nation la plus favorisée, à faire tout ce qui est raisonnable pour éviter l'imposition de restrictions ou de limitations qui peuvent être désavantageuses pour les entreprises de transports aériens de l'autre Partie parce qu'elles créent une concurrence préjudiciable, ou pour tout autre motif.

Article 5

Dispositions applicables

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou les vols de ces aéronefs sur ce territoire, s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des bagages, du courrier ou du fret, ainsi que ceux concernant les formalités, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine s'appliquent aux passagers, aux bagages, au courrier ou au fret transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante tant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

Article 6

Chaque Partie contractante peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, le survol de certaines zones de son territoire, à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par la première Partie contractante et les entreprises de transports aériens de l'Etat tiers qui exploitent des services aériens internationaux réguliers. Les zones interdites doivent avoir une superficie raisonnable, afin de ne pas gêner inutilement la navigation aérienne, et les limites de ces zones doivent être communiquées dans les délais les plus brefs possibles à l'autre Partie contractante.

Article 7

Douanes et exemptions

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transports aériens désignées par l'une des Parties contractantes ainsi que leurs équipements normaux, les carburants et les lubrifiants, les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, boissons et tabacs) sont, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douane, frais d'inspection et autres

droits ou impôts (à l'exception des taxes et paiements pour services rendus), à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à la continuation du vol.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits ou impôts, à l'exception des taxes et redevances pour services rendus :

a) Les provisions de bord prises sur le territoire de l'une des Parties contractantes dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie et destinées à la consommation à bord des aéronefs affectés à des services internationaux de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien et la réparation des aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs exploités par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante et affectés à des services aériens internationaux, même lorsque ces approvisionnements seront utilisés pour la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.

Les autorités aéronautiques respectives des deux Parties contractantes pourront exiger que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* restent sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

3. Les équipements normaux du bord, ainsi que d'autres articles et provisions se trouvant à bord des aéronefs des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance des autorités de ce territoire jusqu'à ce qu'ils soient réembarqués ou qu'il en ait été disposé sous toute autre forme dûment autorisée.

4. Les passagers en transit à travers le territoire de l'une des Parties contractantes ne sont, au plus, soumis qu'à un simple contrôle et bénéficient de toutes sortes de facilités. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts de droits ou impôts de douane ou autres taxes similaires.

Article 8

Transfert des excédents

Chacune des Parties contractantes s'engage à accorder à l'autre la possibilité de transférer, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier, de fret effectués par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante. Ces transferts doivent être autorisés par les autorités bancaires correspondantes. Lorsque les transferts entre les Parties contractantes sont régis par un accord spécial, les dispositions en sont appliquées.

Article 9

Certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des routes définies à l'Annexe.

Chaque Partie contractante se réserve néanmoins le droit de reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses citoyens par un autre Etat.

2. Les deux Parties contractantes facilitent l'échange ou la location d'aéronefs, avec ou sans équipage, entre entreprises des deux Parties.

Article 10

Capacités de transport aérien

Les Parties contractantes se réservent la faculté de déterminer, par l'intermédiaire de leurs autorités aéronautiques, la capacité de transport aérien que doivent offrir les lignes aériennes désignées par l'une et par l'autre des Parties, en tenant compte à cet effet des besoins de trafic aérien sur les routes à exploiter. Les Parties contractantes sont tenues de veiller aux intérêts réciproques de leurs lignes aériennes désignées respectives.

Article 11

Tarifs aériens

1. Les tarifs pratiqués par les lignes aériennes désignées de l'une des Parties contractantes, entre des points situés sur le territoire de l'Etat espagnol et des points situés sur le territoire de la République dominicaine visés à l'annexe du présent Accord, sont soumis à l'approbation des Parties contractantes dans les limites de leurs pouvoirs et obligations respectives et sont établis par les Parties contractantes à des niveaux raisonnables, compte tenu des propositions des lignes aériennes désignées et de tous les facteurs pertinents, tels que :

- a) Les coûts d'exploitation;
- b) Le type d'équipement utilisé pour l'exploitation de la route;
- c) Les caractéristiques du service; et
- d) La réalisation d'un bénéfice raisonnable.

2. Les tarifs ainsi convenus sont approuvés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes 90 jours au moins avant la date à laquelle il est proposé de les introduire; dans des cas spéciaux, ces délais peuvent être réduits d'un commun accord entre lesdites autorités.

3. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur la fixation et l'approbation des tarifs qui leur sont soumis, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

4. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 12

Statistiques

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre, sur leur demande, les renseignements statistiques qui peuvent raisonnablement être jugés nécessaires pour vérifier la capacité requise sur les services convenus par les entreprises aériennes désignées par l'autre Partie. Ces renseignements comprennent toutes les données nécessaires pour déter-

miner le volume du trafic transporté par les entreprises en question sur les services convenus.

Article 13

Consultations

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer l'application satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son annexe.

Article 14

Modification des dispositions de l'Accord

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord, elle peut demander à l'autre Partie contractante que des échanges de vues aient lieu. Ces échanges, qui pourront être effectués verbalement ou par correspondance entre les autorités aéronautiques, doivent commencer dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la demande. Toutes les modifications ainsi convenues entrent en vigueur quand elles ont été confirmées au moyen d'un échange de notes, par la voie diplomatique, avant l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises dans les deux pays.

2. Les modifications de l'annexe du présent Accord peuvent être effectuées moyennant un accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et confirmées par un échange de notes par la voie diplomatique.

Article 15

Amendements aux fins d'harmonisation avec les conventions multilatérales

Le présent Accord et son annexe seront amendés pour les harmoniser avec toute convention multilatérale ayant un caractère obligatoire pour les deux Parties contractantes.

Article 16

Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation du présent Accord, elles s'efforcent de le régler par voie de négociations directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à une solution par voie de négociation, le différend peut être soumis, d'un commun accord, à la décision de toute personne ou organisme ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, un nommé par chacune des Parties contractantes et le troisième désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une notification de l'autre, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre est nommé dans un nouveau délai de 60 jours. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas un arbitre dans les délais fixés ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans les délais fixés, l'une quelconque des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation internationale de nommer un ou plusieurs arbitres, selon le cas. En pareil cas, le troisième arbitre, qui doit être un national d'un Etat tiers, fait fonction de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à exécuter toute décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article.

Article 17

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. La notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante omet d'en accuser réception, la notification est réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

Enregistrement

Le présent Accord et toute modification qui y serait apportée, ainsi que tout échange de notes effectué conformément aux dispositions de l'article 14, sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.).

Article 19

Clause finale

Le présent Accord entrera en vigueur à compter de la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées l'une l'autre l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs.

FAIT à Santo Domingo de Guzmán, en deux exemplaires, le 15 mars 1968.

Pour le Gouvernement
de l'Espagne :

[GABRIEL MARTÍNEZ DE MATA]

Pour le Gouvernement
de la République dominicaine :

[FERNANDO A. AMIAMA TIÓ]

ANNEXE À L'ACCORD

TABLEAUX DE ROUTES

I. *Routes dominicaines*

Santo Domingo, points intermédiaires-Madrid et points au-delà et inversement.

II. *Routes espagnoles*

Madrid, points intermédiaires-Santo Domingo et points au-delà et inversement.

Règles de capacité

1. Les points intermédiaires et au-delà de chacune des routes et les droits éventuels de trafic dans les escales des pays tiers, qui sont connus comme étant les droits de la cinquième liberté, feront dans tous les cas l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux pays.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

3. Chaque Partie contractante prendra en compte, sur les trajets communs, les intérêts de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

4. Pour les transports de passagers, de fret et de courrier effectués sur des points d'une route indiquée situés sur le territoire d'un Etat autre que celui désignant l'entreprise aérienne, il sera tenu compte du principe général que la capacité offerte doit être étroitement liée :

a) A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination,

b) Aux exigences d'une exploitation rentable sur les lignes en question,

c) A la demande de trafic dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.
