

No. 28635

**SPAIN
and
CANADA**

Agreement on air transport (with annex and memoranda of understanding). Signed at Ottawa on 15 September 1988

Authentic texts : Spanish, English and French.

Registered by Spain on 3 February 1992.

**ESPAGNE
et
CANADA**

Accord sur le transport aérien (avec annexe et mémoranda d'accord). Signé à Ottawa le 15 septembre 1988

Textes authentiques : espagnol, anglais et français.

Enregistré par l'Espagne le 3 février 1992.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DEL CANADA

El Gobierno de España y el Gobierno del Canadá, en lo sucesivo denominados Partes contratantes,

Siendo partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944,

Deseando concluir un acuerdo para promover la cooperación y el transporte aéreo con carácter suplementario al mencionado Convenio sobre transporte aéreo entre sus respectivos territorios y más allá de éstos;

Convienen en lo siguiente:

ARTICULO I

DEFINICIONES

A efectos de la interpretación y aplicación del Acuerdo, salvo cuando expresamente se prevea otra cosa:

- a) por "Convenio" se entenderá el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944; el término comprende cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor con respecto a ambas Partes contratantes o hayan sido ratificados o adoptados por las mismas de conformidad con su legislación nacional respectiva;
- b) por "autoridades aeronáuticas" se entenderán, en el caso de Canadá, el Ministro de Transportes y la Agencia Nacional de Transporte de Canada, y en el caso de España, el de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Dirección General de Aviación Civil) o, en ambos casos cualquier persona u organismo debidamente autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichas autoridades;

- c) por "línea aérea designada" se entenderá la empresa de transporte aéreo que cada Parte contratante haya designado o autorizado para prestar los servicios acordados según se especifican en el Anexo al presente Acuerdo y de conformidad con sus Artículos III y IV;
- d) se entenderá que los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado que se especifica en los Artículos 2 y 96 del Convenio;
- e) por "Acuerdo" se entenderá el presente Acuerdo, su Anexo y cualesquiera enmiendas a los mismos;
- f) por "rutas especificadas" se entenderán las rutas establecidas o que se hayan de establecer en el Anexo al presente Acuerdo;
- g) por "servicios acordados" se entenderán los servicios aéreos internacionales que pueden prestarse, de conformidad con lo previsto en el presente Acuerdo, en las rutas señaladas para el transporte de pasajeros, carga y correo, separadamente o de forma combinada;
- h) por "tarifa" se entenderán los precios que se paguen por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones en que se aplicarán aquellos, incluyendo, en la medida que lo exijan las respectivas legislaciones y reglamentaciones nacionales, los precios y las condiciones de los servicios de agencia y de otros servicios prestados por el transportista en relación con el transporte aéreo, pero con exclusión de la remuneración y condiciones para el transporte de correo.

ARTICULO II

CONCESION DE DERECHOS

1. Cada Parte contratante concede a la otra Parte, salvo que se especifique otra cosa en el Anexo, los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas por la otra Parte contratante:
 - a) sobrevolar su territorio sin aterrizar en él;
 - b) hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y

- c) hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar y desembarcar en la operación de las rutas especificadas en el Anexo, tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separada o conjuntamente, hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante y hacia o desde el territorio de otros Estados.
2. Las líneas aéreas de cada Parte Contratante, que no sean las designadas en el Artículo III del presente Acuerdo, disfrutarán también de los derechos señalados en el párrafo 1 (a) y (b) del presente artículo.
3. El párrafo 1 del presente Artículo no se interpretará en ningún caso en el sentido de que confiera a una línea aérea designada de una Parte contratante el privilegio de embarcar pasajeros, carga o correo en el territorio de la otra Parte contratante, por remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en el territorio de esa otra Parte contratante.

ARTICULO III

DESIGNACION

Cada Parte contratante tendrá el derecho de designar, mediante nota diplomática, una línea o varias líneas aéreas para prestar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Anexo con respecto a esa Parte contratante y de sustituir por otra una línea aérea previamente designada.

ARTICULO IV

AUTORIZACION

1. Al recibo de una notificación de designación o de sustitución en virtud del Artículo III de este Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, de conformidad con su propia legislación y reglamentos, concederán sin demora a la línea o líneas aéreas designadas para ello las autorizaciones correspondientes para prestar los servicios acordados para los que se haya designado a dicha línea aérea.

2. Al recibo de la autorización, la línea aérea podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios acordados, parcial o totalmente, siempre y cuando la línea aérea cumpla las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo y las tarifas se hayan fijado de conformidad con lo dispuesto en el Artículo XIII del mismo.

ARTICULO V

REVOCAION Y LIMITACION DE AUTORIZACION

1. Las autoridades aeronauticas de cada Parte contratante tendrán, con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, el derecho de retener las autorizaciones aludidas en el Artículo IV del presente Acuerdo, de revocarlas o de suspenderlas, o de imponer condiciones con carácter temporal o permanente

- a) en el caso de que dicha línea aérea no reúna las condiciones exigidas por las autoridades aeronauticas de esa Parte contratante en virtud de leyes y reglamentos que normalmente y de forma razonable apliquen dichas autoridades de conformidad con el Convenio;
- b) en el caso de que dicha línea aérea no observe las leyes y reglamentación de esa Parte contratante;
- c) en el caso de que no tengan certeza de que la propiedad fundamental y el control efectivo de la línea aérea estén en manos de la Parte contratante que la designa o de nacionales suyos; y
- d) en el caso de que la línea aérea no funcione en cualquier otro aspecto de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo

2. A menos que sea indispensable actuar inmediatamente para evitar la infracción de las leyes y reglamentos antes mencionados, sólo se ejercerán los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo previas consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante de conformidad con el Artículo XIX del presente Acuerdo.

ARTICULO VI

APLICACION DE LAS LEYES

1. La línea o líneas aéreas designadas por una Parte contratante al entrar en el territorio de la otra Parte contratante, al abandonar el mismo o mientras se hallen en él observarán las leyes, reglamentos y procedimientos de esta última con respecto a la admisión en su territorio, la permanencia en él o la salida del mismo de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o la operación y navegación de dichas aeronaves.
2. Se observarán las leyes y reglamentación de una Parte contratante en relación con la entrada, el pase de aduanas, el tránsito, la inmigración, el control de pasaportes, aduanas y cuarentena por parte de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante y por parte o en nombre de su tripulación, pasajeros, carga y correo cuando se hallen en tránsito en el territorio de la Parte contratante, al admitírseles en él o al abandonarlo o mientras se hallen en él.

ARTICULO VII

CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad y los certificados de competencia y licencias expedidos o declarados válidos por una Parte contratante y que estén todavía vigentes serán reconocidos como válidos por la otra parte contratante a los efectos de prestar los servicios acordados en las rutas señaladas en el Anexo al Acuerdo, siempre y cuando los requisitos para que se expidan dichos certificados y licencias o para que sean declarados válidos equivalgan o excedan a las normas mínimas que puedan establecerse con arreglo al Convenio de Aviación Civil Internacional.
2. Cada Parte contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer la validez de los certificados de competencia y de las licencias concedidos a sus propios nacionales por la otra Parte contratante cuando se trate de sobrevolar su propio territorio.

3. Si los privilegios y condiciones de las licencias o certificados aludidos en los párrafos 1 y 2 anteriores, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave que preste los servicios acordados en las rutas señaladas en el Anexo, permitiera una diferencia con respecto a las normas establecidas en el Convenio y esa diferencia se hubiese registrado ante la Organización de Aviación Civil Internacional, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante pueden pedir consultas, de conformidad con el Artículo XIX del presente Acuerdo, con las autoridades aeronáuticas de aquella Parte contratante a fin de tener la seguridad de que la práctica de que se trata les resulta aceptable. La falta de un acuerdo satisfactorio en cuestiones relativas a la seguridad de vuelo constituirá motivo para la aplicación del Artículo V del presente Acuerdo.

ARTICULO VIII

SEGURIDAD EN LA AVIACION

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes afirman nuevamente que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilegal constituye parte integrante del presente Acuerdo.
2. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en derecho internacional, las Partes contratantes actuarán particularmente de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre Infracciones y ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Supresión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y 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 cualesquiera otros acuerdos multilaterales reguladores de la seguridad aérea que obliguen a ambas Partes contratantes.
3. Las Partes contratantes se facilitarán, previa petición, toda la asistencia necesaria a fin de evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

4. Las Partes contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad aérea establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean de aplicación a las Partes contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves que estén matriculados en sus países, los explotadores de aeronaves que tengan sede comercial principal o su residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos de su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad en la aviación.
5. Cada una de las Partes contratantes conviene en que se podrá exigir a sus explotadores de aeronaves la observancia de las disposiciones de seguridad en la aviación mencionadas en el párrafo 4 y exigidas por la otra Parte contratante para entrar, salir, o permanecer en el territorio de la otra Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que se aplican medidas adecuadas de manera eficaz dentro de su territorio para proteger las aeronaves y para inspeccionar pasajeros, tripulación, equipaje, carga y provisiones de la aeronave con anterioridad al embarque y a la carga y durante ambas operaciones.
6. Cada Parte contratante considerará también con ánimo de cooperación cualquier petición de la otra Parte contratante para que se adopten medidas de seguridad especiales a fin de hacer frente a una determinada amenaza.
7. Cuando se produzca un incidente o haya amenaza de que se produzca un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil o de que se produzca cualquier otro acto ilícito contrario a la seguridad de la aeronave, de los pasajeros y tripulación, de los aeropuertos o de las instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se prestarán asistencia facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas con el fin de poner término con rapidez y seguridad a dicho incidente o amenaza.
8. Cuando una Parte contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte contratante se ha apartado de lo dispuesto en el presente Artículo, la primera Parte contratante puede pedir celebrar con la otra consultas inmediatas. El no llegar a un acuerdo satisfactorio constituirá motivo para la aplicación del Artículo V del presente Acuerdo.

ARTICULO IXTASAS POR LA UTILIZACION DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS

1. Las tasas que se cobren en el territorio de una Parte contratante a una línea aérea designada de la otra Parte contratante por el uso de aeropuertos y otros servicios de aviación por parte de las aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte contratante no serán más elevadas que las que se carguen a una línea aérea nacional de la primera Parte contratante que se dedique a servicios internacionales semejantes.
2. Cada Parte contratante alentará la celebración de consultas entre sus autoridades competentes encargadas de fijar las tasas y las líneas aéreas designadas que empleen los servicios e instalaciones y, cuando sea factible, a través de las organizaciones representativas de éstas. Debe darse a los usuarios un aviso razonable de propuestas de cambio de las tasas con el fin de que puedan manifestar sus puntos de vista antes de que se introduzcan los cambios.
3. Ninguna de las Partes contratantes dará preferencia a sus líneas aéreas propias o a cualesquiera otras con respecto a la línea aérea que preste servicios aéreos internacionales semejantes y que pertenezcan a la otra Parte contratante en la aplicación de sus normas aduaneras, de inmigración, cuarentena y afines o en el uso de aeropuertos, aerovías, servicios de tráfico aéreo e instalaciones afines que se hallen bajo su control.

ARTICULO XCAPACIDAD

1. Habrá oportunidades iguales y equitativas para la línea aérea designada de ambas Partes contratantes en la explotación de servicios acordados en las rutas señaladas.
2. En la explotación de los servicios acordados, las líneas aéreas designadas de cada Parte contratante tendrán en cuenta los intereses de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante de forma que no se vean afectados de forma indebida los servicios que presten éstos en el conjunto o en parte de la misma ruta.

3. Los servicios acordados facilitados por las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes guardarán una relación razonable con las necesidades de transporte público en rutas determinadas y tendrán como objetivo básico facilitar, con un factor de carga razonable, la capacidad adecuada para hacer frente a las necesidades presentes y que puedan razonablemente preverse de transporte de pasajeros, carga y correo entre el territorio de la Parte contratante que ha designado la línea aérea y los países de destino final del tráfico.

4. Las disposiciones para el transporte de pasajeros, carga y correo que se embarquen y desembarquen en puntos de las rutas especificadas en los territorios de Estados diferentes de los que han designado la línea aérea se adoptarán de conformidad con el principio general de que la capacidad guardará relación con:

- a) las necesidades de tráfico entre el país de origen y los países de destino;
- b) las necesidades de tráfico del área a través de la cual pase la línea aérea una vez tenidos en cuenta los otros servicios de transporte establecidos por las líneas aéreas de los Estados comprendidos en el área; y
- c) las necesidades de explotación de servicios directos.

5. La capacidad que se facilitará en las rutas especificadas se acordará, si es posible, entre las líneas aéreas designadas de conformidad con los principios fijados en el presente artículo y estará sujeta a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes. En los casos en que las autoridades aeronáuticas no puedan ponerse de acuerdo sobre el nivel de capacidad que se facilitará en las rutas especificadas en el Anexo, se resolverá el asunto de conformidad con lo dispuesto en el Artículo XXI del presente Acuerdo.

ARTICULO XI

ESTADISTICAS

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante facilitarán o harán que su línea o líneas aéreas designadas faciliten a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, previa petición,

estadísticas, con carácter periódico o de otra forma, según sea necesario, a fin de examinar el funcionamiento de los servicios acordados, incluidas las estadísticas, aunque no limitándose a ellas, relacionadas con el tráfico servido por sus líneas aéreas designadas entre puntos situados en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, en las que aparezcan los puntos de origen y de destino del tráfico.

2. Los detalles del sistema por el que se facilitarán las estadísticas serán objeto de acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora una vez que una línea aérea designada de una o de ambas Partes contratantes inicie la explotación total o parcial de los servicios acordados.

ARTICULO XII

EXENCIONES

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea o líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes contratantes, así como su equipo normal, suministros de combustible y lubricante, y provisiones de la aeronave (inclusive alimentos, bebidas y tabaco) que se hallen a bordo de la aeronave, estarán exentos, al máximo que permita la legislación nacional, y con carácter recíproco, de todos los derechos de aduana, tarifas de inspección y otras cargas o gravámenes a la llegada al territorio de la otra Parte contratante, siempre y cuando tal equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También quedarán exentas de esos mismos gravámenes y tasas, con la excepción de las cargas correspondientes a los servicios prestados:

- a) las provisiones de la aeronave llevadas a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de la Parte contratante de que se trate y para su uso a bordo de la aeronave dedicada a la prestación de un servicio aéreo internacional de la otra Parte contratante,
- b) el equipo normal de aeronave y los repuestos, incluidos motores, traídos al territorio de cualquiera de las Partes contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante.

- c) el combustible, el lubricante y los suministros técnicos consumibles destinados al suministro de aeronaves en servicio aéreo internacional prestado por la línea aérea designada de la Parte contratante, aun cuando dichos suministros vayan a utilizarse en la parte del viaje realizada sobre el territorio de la Parte contratante en la que se embarquen, y
- d) existencias de billetes impresos, conocimientos de embarque, y cualquier material impreso que lleve impresa la insignia de la compañía y el material de publicidad habitual distribuido gratuitamente por la línea aérea designada.

- Los artículos mencionados en los apartados a), b), c), y d) podrán ser sometidos a vigilancia o control aduanero.

3. El equipo normal de las aeronaves así como los materiales y suministros mencionados anteriormente, sólo podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, podrán ponerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que se reexporten o se disponga de ellos de otra forma de conformidad con las normas de aduanas.

4. A los pasajeros en tránsito por el territorio de cualquiera de las Partes contratantes sólo se les someterá a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo quedarán exentos de derechos de aduanas y otras tasas semejantes.

ARTICULO XIII

TARIFAS

1. Las tarifas para el transporte en los servicios acordados, con procedencia de la otra Parte contratante o con destino a ella, se fijarán a un nivel razonable, teniendo en cuenta debidamente todos los factores del caso, incluidos el costo de explotación, unos beneficios razonables, las características del servicio (tales como niveles de velocidad y acomodo) y, cuando se considere apropiado, las tarifas de otras líneas aéreas correspondientes a cualquier parte de la ruta señalada.

2. Las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes mantendrán consultas e intentarán llegar a un acuerdo, cuando sea posible, sobre las tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo; dicho acuer-

do se alcanzará siempre que sea posible mediante la coordinación recíproca o a través de un mecanismo apropiado de coordinación de tarifas a nivel internacional.

3. Las tarifas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes y habrán de obrar en poder de ellas por lo menos cuarenta y cinco días (45) antes de la fecha propuesta para su implantación; en casos especiales, las autoridades aeronáuticas podrán aceptar un periodo más breve. Si en un plazo de treinta (30) días, desde la fecha de su recibo, las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante no hubieran notificado a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante que no les satisface la tarifa que se les ha sometido, se considerará que la tarifa es aceptable y entrará en vigor en la fecha señalada en la misma. En el caso de que las autoridades aeronáuticas acepten un periodo más breve para la presentación de una tarifa, también pueden acordar que el periodo para notificar su disconformidad sea inferior a treinta días (30).

4. Si no puede establecerse una tarifa de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo o, si, durante el periodo aplicable, de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo, se hubiera notificado dicha disconformidad, las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes procurarán determinar la tarifa mediante acuerdo entre ellas. Las consultas entre las autoridades aeronáuticas se mantendrán de conformidad con el Artículo XIX del presente Acuerdo.

5. Si las autoridades aeronáuticas no pueden ponerse de acuerdo sobre una tarifa que les sea presentada en virtud del párrafo 3 del presente Artículo o sobre la determinación de una tarifa en virtud de párrafo 4 del presente Artículo, se zanjará la controversia de conformidad con lo dispuesto en el Artículo XXI del presente Acuerdo.

6. a) No entrará en vigor ninguna tarifa si las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes contratantes no estuvieran de acuerdo con ella, salvo lo dispuesto en el párrafo 3 del Artículo XXI del presente Acuerdo.
- b) Cuando las tarifas se hayan establecido de conformidad con lo dispuesto en el presente Artículo, estarán vigentes hasta que se fijen nuevas tarifas de conformidad con lo dispuesto en este Artículo o en el Artículo XXI del presente Acuerdo. Sin embargo,

no se prorrogará una tarifa en virtud de este párrafo por más de doce (12) meses después de la fecha en la que de otra forma hubiere expirado.

7. Si las autoridades aeronáuticas de una de las Partes contratantes llegaran a estar disconformes con una tarifa establecida, lo notificarán así a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante y las líneas aéreas designadas intentarán, cuando así sea necesario, llegar a un acuerdo. Si, dentro del período de noventa días (90) desde la fecha de recepción de dicha notificación, no se pudiera establecer una nueva tarifa de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente Artículo, se aplicará el procedimiento que figura en sus párrafos 4 y 5.

8. La línea o líneas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes tendrá derecho a hacer ofertas iguales a cualquier tarifa aplicable en rutas entre los territorios de las dos Partes contratantes que esté publicamente disponible y que esté dentro de la ley, en servicios regulares o de fletamento, de otro transportista sobre una base que no tendría que ser necesariamente idéntica, pero que sí sería equivalente en términos generales. Las tarifas de una línea aérea designada de una Parte contratante para el transporte entre el territorio de la otra Parte contratante y puntos de los servicios acordados en terceros países, para la misma clase de servicio, pueden representar una oferta equivalente, pero no más baja, ni sus condiciones habrán de ser menos restrictivas que las tarifas de cualquier línea regular de la otra Parte contratante.

9. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes intentarán garantizar que (A) las tarifas aplicadas y cobradas se conformen a las tarifas aceptadas por ambas autoridades aeronáuticas y (B) que ninguna línea aérea reduzca en cualquier proporción dichas tarifas por un procedimiento cualquiera.

ARTICULO XIV

VENTAS Y TRANSFERENCIAS DE FONDOS

1. Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá derecho a dedicarse a la venta de títulos de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte contratante de forma directa y, a su propia discreción, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada tendrá derecho a vender tales tí-

tulos en la moneda de dicho territorio o, a su propia discreción, en divisas libremente convertibles de otros países, y cualquier persona será libre de comprar dichos títulos en las monedas aceptadas en la venta por la línea aérea de que se trate.

2. Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá derecho a convertir y remitir libremente a su propio país previa solicitud, los fondos obtenidos en el desarrollo normal de sus operaciones. Se permitirá la conversión y remesa en cualquiera de las monedas nacionales de las Partes contratantes, a opción de la línea aérea designada, sin restricciones para los pagos corrientes, a los tipos de cambio extranjero del mercado que prevalezca en el momento de presentarse la petición de transferencia y no estarán sujetas a ninguna carga aparte de las normales de servicio cobradas por los bancos por dichas operaciones.

ARTICULO XV

IMPUESTOS

Las partes contratantes procederán de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio entre España y Canadá para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, firmado el 23 de noviembre de 1976, y cualesquiera enmiendas al mismo con respecto a la explotación de aeronaves en el tráfico internacional.

ARTICULO XVI

REPRESENTANTES Y PERSONAL DE LA LINEA AEREA

1. A la línea o líneas aéreas designadas de una Parte contratante se le permitirá, con carácter de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte contratante a sus representantes y personal comercial, técnico y de operaciones, según sea necesario en relación con la explotación de los servicios acordados.

2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea o líneas aéreas designadas de una Parte contratante, ser atendidas por su propio personal o recurriendo a los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte contra

tante y que esté autorizada a prestar tales servicios en el territorio de esa Parte contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte contratante podrá, con carácter recíproco y con un mínimo retraso, conceder los permisos de trabajo necesarios, los visados u otros documentos semejantes, a los representantes y personal aludidos en el párrafo 1 del presente Artículo.

4. Ambas Partes contratantes eximirán de la necesidad de los permisos de trabajo o de visados o de otra documentación semejante para aquel personal que preste determinados servicios y funciones de carácter temporal, salvo en las circunstancias especiales determinadas por las autoridades nacionales correspondientes. Cuando los permisos, visados o documentación sean necesarios, se expedirán gratuitamente y con prontitud, de forma que no se retrase la entrada de ese personal en el Estado.

5. La línea o líneas aéreas designadas de una Parte contratante podrán prestar sus propios servicios auxiliares de tierra en el territorio de la otra Parte contratante.

ARTICULO XVII

APLICACION A LOS SERVICIOS NO REGULARES

1. Lo dispuesto en los Artículos VI, VII, VIII, IX, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVIII y XIX del presente Acuerdo será de aplicación también a los vuelos fletados realizados por un transportista de una Parte contratante con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte contratante y también al transportista aéreo que realice los vuelos.

2. El derecho de las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante de aprobar o desaprobar vuelos fletados, de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales respectivas, no se verá afectado por lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo.

ARTICULO XVIII

ZONAS PROHIBIDAS

Cada una de las Partes contratantes tendrá derecho, por motivos militares o de seguridad pública, a restringir o prohibir los vuelos

de aeronaves pertenecientes a la línea aérea designada por la otra Parte contratante sobre determinadas zonas de su territorio, siempre y cuando dichas restricciones y prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la primera Parte contratante o a las líneas aéreas de otros Estados que presten servicios aéreos internacionales con carácter regular.

ARTICULO XIX

CONSULTAS

1. En un espíritu de estrecha colaboración, las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes se consultarán mutuamente de vez en cuando con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de lo dispuesto en el presente Acuerdo.
2. Las consultas darán comienzo dentro de los sesenta días (60) siguientes a la fecha del recibo de una petición en este sentido, a menos que las Partes contratantes acuerden otra cosa.

ARTICULO XX

MODIFICACION DEL ACUERDO

Si cualquiera de las Partes contratantes considera conveniente modificar lo dispuesto en el presente Acuerdo, podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte contratante. Dichas consultas, que podrán tener lugar entre las autoridades aeronáuticas mediante conversaciones o por correspondencia, darán comienzo dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de la petición. Cualquier modificación que se acuerde como resultado de las consultas entrará en vigor cuando se haya confirmado mediante un canje de notas diplomáticas.

ARTICULO XXI

SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. Si se produjese alguna controversia entre las Partes contratantes en relación con la interpretación o aplicación del Presente Acuerdo, aquellas tratarán en primer lugar de resolverla mediante negociaciones.

2. Si las Partes contratantes no llegaran a un acuerdo mediante negociación, podrán acordar someter la controversia a alguna persona u órgano, para que decida al respecto, o cualquiera de las Partes contratantes podrá someter la controversia a la decisión de un tribunal de tres árbitros, de los que cada Parte contratante nombrará uno mientras que el tercero lo designarán los otros dos árbitros. Cada una de las Partes contratantes designará un árbitro en un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibo por cualquiera de las Partes contratantes de un aviso de la otra por vía diplomática en el que se solicite el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado en el plazo de otros sesenta (60) días. Si una de las Partes contratantes no hubiera designado árbitro dentro del período señalado, o si no se hubiera designado al tercer árbitro dentro del período señalado al efecto, cualquiera de las Partes contratantes podrá pedir al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe un árbitro o árbitros según exija el caso. En todos los casos, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como presidente del Tribunal y determinará el lugar en el que se celebrará el arbitraje.

3. Las Partes contratantes se comprometen a cumplir todas las decisiones alcanzadas en virtud del párrafo 2 de este Artículo.

4. Los gastos del Tribunal se repartirán por igual entre las Partes contratantes.

5. Si una de las Partes contratantes no cumpliera cualesquiera decisiones dictadas en virtud del párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte contratante podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios concedidos en virtud del presente Acuerdo mientras dure el incumplimiento a la Parte contratante incumplidora o a una línea aérea designada que lo haya incumplido.

ARTICULO XXII

DENUNCIA

Cualquiera de las Partes contratantes en cualquier momento a partir de la entrada en vigor del Acuerdo, podrá notificar por escrito y por vía diplomática a la otra Parte contratante su decisión de denunciarlo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, la denuncia entrará

en vigor doce meses (12) después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte contratante, a menos que se retire la misma por acuerdo mutuo antes de que expire ese período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después del recibo de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XXIII

REGISTRO ANTE LA OACI

El presente Acuerdo y cualquier enmienda al mismo deberá registrarse en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XXIV

CONVENIOS MULTILATERALES

Si entrara en vigor un convenio aéreo multilateral de carácter general con respecto a ambas Partes contratantes, prevalecerían las disposiciones de dicho Convenio. Podrán celebrarse consultas de conformidad con el Artículo XX del presente Acuerdo para determinar el grado en que el Acuerdo resulta afectado por las disposiciones de un convenio multilateral.

ARTICULO XXV

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor en la última de las fechas en que las Partes contratantes hayan notificado a la otra mediante nota diplomática el cumplimiento de cualesquiera exigencias de carácter constitucional o de los procedimientos necesarios para dar validez a este Acuerdo en cada país.

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

Hecho por duplicado en OTTAWA , el 15 de SEPTIEMBRE de 1988 , en Español, Inglés y Francés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at OTTAWA , this 15th day of SEPTEMBER [1988], in the English, French and Spanish languages, all texts being equally authentic.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en deux exemplaires à OTTAWA le 15^{ème} jour de SEPTÉMBRE [1988] en anglais, en français et en espagnol, chaque version faisant également foi.

[Signed — Signé]

[Signed — Signé]

Por el Gobierno
de España

Por el Gobierno
de Canadá

For the Government
of Spain

For the Government
of Canada

Pour le Gouvernement
de l'Espagne

Pour le Gouvernement
du Canada

ANTONIO JOSÉ FOURNIER BERMEJO
Embajador de España en Ottawa¹

BENOIT BOUCHARD
Ministro de Transportes²

¹ Ambassador of Spain in Ottawa — Ambassadeur d'Espagne à Ottawa.

² Minister of Transport — Ministre des Transports.

ANEXO ACUADRO DE RUTASSECCION I

Las siguientes rutas podrán explotarse en ambas direcciones por una línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de España:

| <u>PUNTO DE PARTIDA</u> | <u>PUNTOS INTERMEDIOS</u> | <u>DESTINO</u> | <u>PUNTOS MAS ALLA</u> |
|------------------------------------|---|----------------|------------------------|
| Cualquier punto o puntos en España | Puntos que serán de-terminados por España | Montreal | Ciudad de México |

NOTAS

1. El número total de puntos intermedios y más allá designados por España no excederá de dos en ningún momento.
2. No se ejercerán Derechos de Quinta Libertad excepto entre Montreal y la Ciudad de México.
3. No se explotarán servicios más allá de Montreal sobre la base de derechos de tráfico arrendados o subarrendados a otros países o a sus líneas aéreas.
4. Los puntos intermedios determinados por España podrán cambiar cada seis meses previo aviso con sesenta días de antelación a las autoridades aeronáuticas de Canadá.
5. Podrán omitirse un punto o varios puntos, a opción de la aerolínea designada, en cualquiera de los vuelos, siempre y cuando el punto de origen esté en España.

ANEXO ACUADRO DE RUTASSECCION II

La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de Canadá podrán explotar las siguientes rutas en ambas direcciones:

| <u>PUNTO DE PARTIDA</u> | <u>PUNTOS INTERMEDIOS</u> | <u>DESTINO</u> | <u>PUNTOS MAS ALLA</u> |
|------------------------------------|---------------------------|----------------|------------------------|
| Cualquier punto o puntos en Canadá | Amsterdam Lisboa | Madrid | Francfort Niza |

NOTAS

1. El total de puntos intermedios y más allá nombrados por Canadá no excederá de dos en ningún momento.
2. Los puntos designados podrán servirse con carácter intermedio o como puntos situados más allá de España.
3. No se explotarán servicios más allá de España sobre la base de derechos de tráfico arrendados o subarrendados de otros países o de sus líneas aéreas.
4. A opción de la línea aérea designada, podrán omitirse cualquier punto o puntos en cualquiera de los vuelos o en todos ellos, siempre y cuando el punto de origen esté en Canadá.
5. No podrán ejercerse Derechos de Quinta Libertad en Francfort y/o Niza mientras se ejerciten Derechos de Quinta Libertad en Amsterdam y/o Lisboa.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO SOBRE DESIGNACION

Como complemento al Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá sobre el Transporte Aéreo (el "Acuerdo") firmado en OTTAWA el 15 de SEPTIEMBRE de 1988, el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá han establecido el siguiente entendimiento de carácter confidencial:

Cada Parte contratante podrá designar más de una línea aérea, pero no designará más de una línea aérea para cada par de ciudades servidas entre Canadá y España.

Este Memorandum de Entendimiento formará parte integrante del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno del Canadá firmado en OTTAWA el 15 de SEPTIEMBRE de 1988.

Por el Gobierno
de España:

[Signed — Signé]¹

Por el Gobierno
de Canadá:

[Signed — Signé]²

¹ Signed by Antonio José Fournier Bermejo — Signé par Antonio José Fournier Bermejo.

² Signed by Benoit Bouchard — Signé par Benoit Bouchard.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO SOBRE EL CAMBIO DE CALIBRE

Como ampliación al Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo ("Acuerdo") firmado en OTTAWA el 15 de SEPTIEMBRE de 1988, el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá acuerdan lo siguiente con respecto al Anexo del Acuerdo:

En la explotación de los servicios acordados en virtud del Acuerdo, una línea aérea designada del Canadá tendrá el derecho de practicar un cambio de calibre sólo en Amsterdam en servicios entre Canadá y España. Una línea aérea designada de España tendrá el derecho de practicar un cambio de calibre en Montreal. Cualquier cambio de calibre en los puntos señalados sólo podrá hacerse en las siguientes condiciones:

- i) Que esté justificado por motivos de economía de explotación;
- ii) Que la capacidad de la aeronave utilizada en la parte de la ruta más distante del territorio de la Parte contratante que designe la línea aérea no es mayor que la utilizada en la parte más cercana;
- iii) Que la aeronave de menor capacidad sólo opere en conexión con la aeronave de mayor capacidad y se programe de conformidad con ello; la primera llegará al punto de trasbordo a fin de hacerse cargo del tráfico transferido de la aeronave de mayor capacidad o a la misma; y su capacidad vendrá determinada con referencia primordial a este objetivo;
- iv) Que exista un volumen adecuado de tráfico en ruta hacia otros destinos;
- v) Que la línea aérea no se ofrezca al público mediante publicidad o de otra forma, como explotadora de un servicio que tenga como origen el punto en el que se produce trasbordo de aeronave, a menos que de otra forma lo permita el Anexo;

- vi) Que en relación con cualquier vuelo de una aeronave hacia el territorio de la otra Parte Contratante, sólo se efectúe un vuelo con punto de partida en ese territorio, a menos que la línea aérea esté autorizada por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante a explotar más de un vuelo; y
- vii) Que las disposiciones del Artículo X del Acuerdo rijan todos los arreglos que se realicen con respecto al cambio de calibre.

Este Memorandum de Entendimiento será parte integrante del Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de España sobre transporte Aéreo firmado en OTTAWA el 15 de SEPTIEMBRE 1988.

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

Por el Gobierno
de Canadá:
[Signed — Signé]²

¹ Signed by Antonio José Fournier Bermejo — Signé par Antonio José Fournier Bermejo.
² Signed by Benoit Bouchard — Signé par Benoit Bouchard.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF SPAIN AND THE GOVERNMENT OF CANADA ON AIR TRANSPORT

The Government of Canada and the Government of Spain hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,²

Desiring to conclude an agreement to promote air transportation and cooperation supplementary to the said Convention on air transport between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as otherwise provided herein:

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes of Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified or adopted by both Contracting Parties, according to their respective national laws;
- b) the term "aeronautical authorities" means in the case of Canada the Minister of Transport and the National Transportation Agency of Canada and in the case of Spain, the Ministry of Transport,

¹ Came into force provisionally on 15 September 1988, the date of signature, and definitively on 15 August 1991, the date of the last of the notifications by which the Contracting Parties informed each other of the completion of their respective constitutional requirements, in accordance with article XXV.

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.

Tourism and Communications (Direction General of Civil Aviation), or in both cases any person or body duly authorized to perform any functions exercised by the said authorities;

- c) the term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated and authorized to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement and in accordance with Article III and IV of this Agreement;
- d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- f) the terms "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;
- g) the term "agreed services" means the international air services which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- h) the terms "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, luggage and freight and the conditions under which those prices apply, including to the extent required by respective national laws and regulations, prices and conditions for agency services and other services performed by the carrier in connection with air transportation, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

ARTICLE 11

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of

international air services by the airlines designated by the other Contracting Party;

- a) to fly without landing across its territory;
- b) to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination, to, or from the territory of the other Contracting Party and to, or from the territory of other States.

2. The airlines of each Contracting party, other than those designated under Article III of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE III

DESIGNATION

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting party and to substitute another airline for that previously designated.

ARTICLE IV

AUTHORIZATION

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article III of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airline or airlines so

designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article XIII of this Agreement.

ARTICLE V

REVOCATION AND LIMITATION OF AUTHORIZATION

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article IV of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently;

- a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;
- b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
- c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and
- d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article XIX of this Agreement.

ARTICLE VIAPPLICATION OF LAWS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

ARTICLE VIICERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex to the Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the International Civil Aviation Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party, for the purpose of overflying its own territory.

3. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraphs 1 and 2 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the routes specified in the Annex, should permit a difference from

the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article XIX of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article V of this Agreement.

ARTICLE VIII

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963¹, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970², the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971³ and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special measures to meet a particular threat.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article V of this Agreement.

ARTICLE IX

AIRPORT AND FACILITY CHARGES

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on a designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher

than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the services and facilities, and where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE X

CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonable anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than

that designating the airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- c) the requirements of through airline operation.

5. The capacity to be provided on the specified routes shall be agreed, if possible, between the designated airlines in accordance with the principles laid down in this Article and shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In cases where the aeronautical authorities cannot agree on the level of capacity to be provided on the routes specified in the Annex, the matter shall be settled in accordance with the provisions of Article XXI of this Agreement.

ARTICLE XI

STATISTICS

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between points on the routes specified in the Annex to this Agreement showing the origins and destinations of the traffic.

2. The details of the methods by which such statistics shall be provided shall be agreed upon between the aeronautical authorities and implemented without delay after a designated airline of one or both Contracting Parties commences operation, in whole or in part, on the agreed services.

ARTICLE XIIEXEMPTIONS

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempt, to the fullest extent possible under national law, on the basis of reciprocity, from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party,
- b) regular aircraft equipment, spare parts including engines, brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party,
- c) fuels, lubricants and consumable technical supplies destined to supply aircraft operated on international air services by the designated airline of the Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board, and
- d) printed ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

Items referred to in sub-paragraphs a), b), c) and d) above may be required to be kept under Customs supervision or control of the appropriate authorities.

3. Regular airborne equipment, as well as materials and supplies mentioned above, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of such territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said Authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE XIII

TARIFFS

1. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall consult and endeavour to reach agreement, whenever possible, on the tariffs referred to in paragraph 1 of this Article; such agreement shall be reached whenever possible, through coordination with each other or through an appropriate international tariff coordination mechanism.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by aeronautical authorities. If within thirty (30) days from the date of receipt the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff. In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article XIX of this Agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XXI of this Agreement.

6. a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph 3 of Article XXI of this Agreement.
- b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article XXI of this Agreement. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

7. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedure as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

8. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to match on routes between the territories of the two Contracting Parties any tariff which is a publicly available lawful tariff on scheduled services or on charter services of another carrier on a basis which would not necessarily be identical but would be broadly equivalent. The tariffs of a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and points on the agreed services in third countries, can, for

the same class of service, match but shall not be lower or their conditions less restrictive than the tariffs of any scheduled airline of the other Contracting Party.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that (A) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities and (B) no airline rebates any portion of such tariffs by any means.

ARTICLE XIV

SALES AND TRANSFER OF FUNDS

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand funds obtained in the normal course of its operations. Conversion and remittance shall be permitted in either of the national currencies of the Contracting Parties, at the option of the designated airlines, without restrictions at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

ARTICLE XV

TAXATION

The Contracting Parties shall act in accordance with the relevant provisions of the Convention between Canada and Spain for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital signed on November 23, 1976¹ and any

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1215, p. 359.

amendments thereto in respect of the operation of aircraft in international traffic.

ARTICLE XVI

AIPLINE REPRESENTATIVES AND PERSONNEL

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations or visitor visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations, visas or documents are required, they shall be issued promptly free of charge so as not to delay the entry into the State of the personnel concerned.

5. The designated airline or airlines of one Contracting Party may provide its own ground handling services in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE XVII

APPLICABILITY TO CHARTER SERVICES

1. The provisions set out in Articles VI, VII, VIII, IX, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII and XIX of this Agreement

shall be applicable also to charter flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The right of the aeronautical authorities of each Contracting Party to approve or disapprove charter flights in accordance with their respective national laws and regulations shall not be affected by the provisions of paragraph 1 of this Article.

ARTICLE XVIII

PROHIBITED AREAS

For military reasons or public security, each Contracting Party shall have the rights to restrain or forbid the flights of the aircraft belonging to the airline designated by the other Contracting Party above certain zones of its territory provided such restrictions and prohibitions are applied equally to the aircraft of the airline or airlines designated by the first Contracting Party or the airlines of the other States which operate on international scheduled air services.

ARTICLE XIX

CONSULTATIONS

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE XX

MODIFICATION OF AGREEMENT

If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between

acronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE XXI

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

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

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or a designated airline in default.

ARTICLE XXIITERMINATION

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XXIIIREGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XXIVMULTILATERAL CONVENTIONS

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article XX of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE XXVENTRY INTO-FORCE

This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature, and shall enter into force on the later of the dates on which the Contracting Parties shall each have notified the other by Diplomatic Note that they have fulfilled whatever constitutional requirements or procedures necessary to give effect to this Agreement in each country.

[For the testimonium and signatures, see p. 48 of this volume.]

ANNEX ASCHEDULE OF ROUTESSECTION I

The following routes may be operated in each direction by an airline or airlines designated by the Government of Spain:

| <u>POINTS OF DEPARTURE</u> | <u>INTERMEDIATE POINTS</u> | <u>DESTINATION</u> | <u>POINTS BEYOND</u> |
|------------------------------|-----------------------------|--------------------|----------------------|
| Any point or points in Spain | Points to be named by Spain | Montreal | Mexico City |

NOTES

1. The total number of intermediate and beyond points named by Spain shall not exceed two at any one time.
2. No Fifth Freedom rights shall be available except between Montreal and Mexico City.
3. No services shall be operated beyond Montreal on the basis of traffic rights leased or subcontracted from other countries or their airlines.
4. Intermediate points named by Spain may be changed every six months on sixty days' notice to the aeronautical authorities of Canada.
5. Any point or points may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights provided the point of origin is in Spain.

ANNEX ASCHEDULE OF ROUTESSECTION II

The following routes may be operated in each direction by an airline or airlines designated by the Government of Canada:

| <u>POINTS OF DEPARTURE</u> | <u>INTERMEDIATE POINTS</u> | <u>DESTINATION</u> | <u>POINTS BEYOND</u> |
|-------------------------------|----------------------------|--------------------|----------------------|
| Any point or points in Canada | Amsterdam Lisbon | Madrid | Frankfurt Nice |

NOTES

1. The total number of intermediate and beyond points named by Canada shall not exceed two at any one time.
2. The named points may be served either intermediate to or beyond the points in Spain.
3. No services shall be operated beyond Spain on the basis of traffic rights leased or subcontracted from other countries or their airlines.
4. Any point or points may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights provided the point of origin is in Canada.
5. Fifth Freedom rights at Frankfurt and/or Nice shall not be available while Fifth Freedom rights are exercised at Amsterdam and/or Lisbon.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON DESIGNATION

Further to the Agreement between the Government of Canada and the Government of Spain on Air Transport (the "Agreement") signed at OTTAWA on SEPTEMBER 15 1988, the Government of Canada and the Government of Spain have established the following confidential understanding:

Each Contracting Party may designate more than one airline, but shall not designate more than one airline for each pair of cities served between Canada and Spain.

This Memorandum of Understanding shall form an integral part of the Agreement on Air Transport between the Government of Canada and the Government of Spain signed at OTTAWA on SEPTEMBER 15 1988.

For the Government
of Spain:
[Signed]¹

For the Government
of Canada:
[Signed]²

¹ Signed by Antonio José Fournier Bermejo.

² Signed by Benoit Bouchard.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON CHANGE OF GAUGE

Further to the Agreement between the Government of Canada and the Government of Spain on Air Transport (the "Agreement") signed at OTTAWA on SEPTEMBER 15 1988, the Government of Canada and the Government of Spain agree as follows with respect to the Annex to the Agreement:

In the operation of agreed services pursuant to the Agreement, a designated airline of Canada shall have the right to exercise a change of gauge only at Amsterdam on services between Canada and Spain. A designated airline of Spain shall have the right to exercise a change of gauge at Montreal. Any change of gauge at the specified points may be made only under the following conditions:

- (i) that it is justified by reason of economy of operation;
- (ii) that the capacity of the aircraft use on the section o the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline is not larger than that used on the nearer section;
- (iii) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (iv) that there is an adequate volume of through traffic;
- (v) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made, unless otherwise permitted by the Annex;
- (vi) that in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party, only one flight may be made out of that territory unless the airline is authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight; and

(vii) that the provisions of Article X of the Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

This Memorandum of Understanding shall form an integral part of the Agreement between the Government of Canada and the Government of Spain on Air Transport signed at OTTAWA on SEPTEMBER 15 1988.

For the Government
of Spain:
[Signed]¹

For the Government
of Canada:
[Signed]²

¹ Signed by Antonio José Fournier Bermejo.

² Signed by Benoit Bouchard.

ACCORD¹ SUR LE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ESPAGNE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le Gouvernement de l'Espagne et le Gouvernement du Canada, ci-après désignés les Parties contractantes,

Étant tous deux parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944².

Désirant conclure, pour compléter ladite Convention, un accord sur le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE I

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires:

- a) "Convention" désigne la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention et toute modification des Annexes ou de la Convention, conformément aux Articles 90 et 94 pourvu que ces annexes et modifications aient été appliquées, ou ratifiées ou adoptées par les deux Parties contractantes, selon leurs lois nationales respectives;
- b) "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas du Canada, le ministre des Transports et l'Office national des transports du Canada et, dans le cas de l'Espagne, le Ministère du Transport, du Tourisme et des Communications (Direction Générale de l'Aviation civile) ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 15 septembre 1988, date de la signature, et à titre définitif le 15 août 1991, date de la dernière des notifications par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement de leurs exigences constitutionnelles respectives, conformément à l'article XXV.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, 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.

- c) "Entreprise de transport aérien désignée" signifie l'entreprise de transport aérien que chaque Partie contractante a désignée et autorisée, conformément aux Articles III et IV du présent Accord, pour exploiter les services convenus à l'Annexe au présent Accord;
- d) "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;
- e) "Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe qui l'accompagne, et toute modification qui peut leur être apportée;
- f) "Routes spécifiées" désigne les routes établies ou à établir à l'Annexe au présent Accord;
- g) "Services convenus" signifie les services aériens internationaux qui peuvent être exploités, selon les dispositions du présent Accord, pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées;
- h) "Tarifs" signifie le prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris, dans la mesure où l'exigent les lois et règlements nationaux respectifs, les prix et conditions applicables aux services d'agence et autres services assurés par le transporteur dans le cadre du transport aérien, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions touchant le transport du courrier.

ARTICLE 11

OCTROI DES DROITS

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante:

- a) survoler, sans y atterrir, son territoire;

- b) faire des escales non commerciales sur son territoire; et
 - c) atterrir sur son territoire dans l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée, entre le territoire de l'autre Partie contractante et le territoire d'autres États.
2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées à l'Article III du présent Accord, jouiront également des droits spécifiés aux paragraphes 1(a) et (b) du présent Article.

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent Article ne sera considéré comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

ARTICLE III

DÉSIGNATION

Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie contractante, et de substituer une autre entreprise à celle précédemment désignée.

ARTICLE IV

AUTORISATION

1. Dès réception d'un avis de désignation ou de substitution émis par l'une des Parties contractantes aux termes de l'Article III du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément aux lois et règlements de cette dernière, accorderont sans délai à toute entreprise de transport aérien ainsi

désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Sur réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer en tout temps à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de l'Accord et pourvu que les tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article XIII du présent Accord.

ARTICLE V

RÉVOCATION ET LIMITATION DE L'AUTORISATION

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de retenir, de révoquer ou de suspendre, ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article IV du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante:

- a) si l'entreprise en cause ne peut convaincre les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention;
- b) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante;
- c) si la preuve n'a pas été faite qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants; et
- d) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher les infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre

Partie contractante, conformément à l'Article XIX du présent Accord.

ARTICLE VI

APPLICATION DES LOIS

1. Les lois, règlements et pratiques de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs doivent être observés par toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de transit, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine doivent être observés par toute entreprise de transport désignée de l'autre Partie contractante, par ses équipages et ses passagers ou en leur nom et pour les marchandises et le courrier en transit sur le territoire de cette Partie contractante ainsi qu'à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur dudit territoire.

ARTICLE VII

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET BREVETS

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes et encore en vigueur sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que les exigences en vertu desquelles ces certificats, brevets ou licences ont été décernés ou validés correspondent à tout le moins aux normes minimales qui pourront être établies en vertu de la Convention relative à l'Aviation civile internationale.

2. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

3. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences mentionnés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander à consulter, conformément à l'Article XIX du présent Accord, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article V du présent Accord.

ARTICLE VIII

SÛRETÉ DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes conviennent d'agir en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³ et de tout accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation liant les deux Parties contractantes.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

3. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéronefs et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Les Parties contractantes doivent se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante doit veiller à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

6. Chaque Partie contractante convient d'examiner avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes conviennent de s'entraider en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

8. Lorsque l'une des Parties contractantes est fondée à croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut demander de tenir immédiatement des consultations avec l'autre Partie contractante. À défaut d'une entente satisfaisante, l'Article V du présent Accord s'appliquera.

ARTICLE IX

DROITS RELATIFS À L'UTILISATION DES AÉROPORTS ET D'AUTRES INSTALLATIONS

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne doivent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie contractante doit encourager la tenue de consultations entre ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, et, lorsque la chose est possible, par l'entremise des organismes représentant lesdites entreprises. Un préavis raisonnable de toute modification des droits envisagée doit être donné aux usagers afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

3. Aucune des Parties contractantes ne doit accorder la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration et la quarantaine et autres règlements similaires, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations correspondantes sous son contrôle.

ARTICLE XCAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante tiendront compte des intérêts de toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas nuire à la bonne marche des services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront raisonnablement axés sur les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre les territoires des Parties contractantes qui ont désigné les entreprises de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situées sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:

- a) aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région; et
- c) aux exigences de l'exploitation des services long-courrier.

5. La capacité à fournir sur les routes spécifiées est si possible convenue entre les entreprises de transport aérien désignées, conformément aux principes

établis dans le présent Article, et est soumise à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Lorsque les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur le niveau de capacité à fournir sur les routes spécifiées à l'Annexe, la question est réglée conformément aux dispositions de l'Article XXI du présent Accord.

ARTICLE XI

STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront, ou demanderont à leurs entreprises désignées de fournir, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques périodiques ou autres qui pourront être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus, y compris, mais non exclusivement, les relevés statistiques concernant le trafic exploité par les entreprises désignées entre des points sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord et montrant les points d'origine et de destination de ce trafic.

2. Les méthodes de transmission de ces relevés statistiques seront déterminées d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties, et les mesures convenues seront appliquées dès qu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou des deux Parties contractantes aura commencé l'exploitation de l'ensemble ou d'une partie des services convenus.

ARTICLE XII

EXEMPTIONS

1. Les aéronefs exploités en trafic international par une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante, de même que leur équipement normal, leurs stocks de carburant et d'huiles lubrifiantes et leurs provisions de bord (y compris les aliments, les boissons et le tabac) sont exemptés, dans toute la mesure où la législation nationale le permet et sur une base de réciprocité, de tous les droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à la condition que ces équipements, stocks et fournitures

restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés des mêmes droits et taxes, à l'exception des droits exigés pour le service rendu:

- a) les provisions prises à bord sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploitant un service aérien international sur le territoire de l'autre Partie contractante,
- b) l'équipement normal des aéronefs et les pièces de rechange, y compris les moteurs, amenés sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs exploités en trafic international par toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante,
- c) les carburants, les huiles lubrifiantes et les fournitures techniques consommables destinés à un aéronef exploité en trafic international par l'entreprise de transport aérien désignée de la Partie contractante, même lorsque ces fournitures doivent être utilisées sur la partie du trajet survolant le territoire de la Partie contractante où elles ont été prises à bord, et
- d) les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

Les articles mentionnés aux alinéas a), b), c) et d) peuvent devoir être gardés sous la supervision ou le contrôle des autorités douanières appropriées.

3. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie sont soumis tout au plus à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

ARTICLE XIII

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (comme les normes de vitesse et de commodité) et, s'il y a lieu, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout secteur de la route spécifiée.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article sont fixés, si possible, d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes; une telle entente sera obtenue, lorsque cela est possible, par une coordination entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ou par un mécanisme approprié de coordination des tarifs internationaux.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes et doivent être reçus par elles au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers. Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas fait savoir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles ne sont pas satisfaites des tarifs qui leur ont été soumis, ces tarifs sont considérés comme acceptables et entrent en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation des tarifs, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis d'insatisfaction doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article ou si, pendant la période applicable conformément au paragraphe 3 du présent Article, un avis d'insatisfaction a été donné, les autorités aéronautiques des Parties contractantes doivent s'efforcer de fixer le tarif d'un commun accord. Les autorités aéronautiques tiendront des consultations à cet effet conformément aux dispositions de l'Article XIX du présent Accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent Article ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent Article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'Article XXI du présent Accord.

6. a) Aucun tarif n'entre en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante n'en sont pas satisfaites, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'Article XXI du présent Accord.

b) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Article XXI du présent Accord. Toutefois, un tarif n'est pas prorogé, en vertu de ce paragraphe, pour plus de douze (12) mois suivant la date à laquelle il aurait normalement cessé de s'appliquer.

7. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont plus satisfaites d'un tarif établi, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer si nécessaire de s'entendre à cet égard. Si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis, un nouveau tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent Article, les modalités prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent Article s'appliquent.

8. Toute entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie a le droit de demander, sur les routes desservant les territoires des deux Parties contractantes, un tarif qui serait essentiellement similaire, mais non nécessairement identique, à tout tarif publiquement et légalement demandé pour les services réguliers ou les services nolisés d'un autre

transporteur. Les tarifs demandés par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et des points desservant des services convenus en pays tiers peuvent, pour la même catégorie de service, être établis à un niveau égal mais non inférieur aux tarifs de toute entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante offrant un service régulier, et les conditions applicables à ces tarifs ne sont pas moins restrictives que celles appliquées aux tarifs de ladite entreprise.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de s'assurer A) que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont établis de concert, et B) qu'aucune entreprise de transport aérien ne réduit ces tarifs, par quelque moyen que ce soit.

ARTICLE XIV

VENTES ET TRANSFERT DE FONDS

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne pourra acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente effectuée par ladite entreprise.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de convertir et de remettre à son pays, sur demande, les fonds provenant de ses opérations courantes. La conversion et la remise seront autorisées sans restrictions, sur la base des taux de change applicables aux paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert, et ne seront assujetties à aucuns frais, sauf ceux que les banques perçoivent normalement pour ces transactions.

ARTICLE XVTAXATION

Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions pertinentes de la Convention entre le Canada et l'Espagne tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune signée le 23 novembre 1976¹, et aux amendements y apportés touchant l'exploitation des aéronefs en trafic international.

ARTICLE XVIREPRÉSENTANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique dont elles ont besoin pour l'exploitation des services convenus.
2. Au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes, ces services pourront être assurés par son propre personnel ou par des employés de tout autre organisme, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisés à assurer ces services sur ledit territoire.
3. Les représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec ses lois et règlements, chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas de séjour et autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent Article.
4. Les deux Parties contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, visas de séjour et autres documents analogues les employés assurant certains services et fonctions temporaires, sauf dans des cas particuliers déterminés par les autorités nationales concernées. Si des permis de travail, visas ou documents

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1215, p. 359.

de ce genre sont exigés, ils devront être délivrés promptement et sans frais de manière à ne pas retarder l'entrée des employés concernés.

5. Toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes peut assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante.

ARTICLE XVII

APPLICABILITÉ AUX SERVICES NOLISÉS

1. Les dispositions énoncées aux Articles VI, VII, VIII, IX, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVIII, et XIX du présent Accord s'appliqueront également aux vols nolisés effectués par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, ainsi qu'à l'entreprise qui effectue ces vols.

2. Le droit qu'ont les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante d'autoriser ou de refuser des vols nolisés conformément à leurs lois et règlements nationaux respectifs ne sera pas modifié par les dispositions du paragraphe 1 du présent Article.

ARTICLE XVIII

ZONES INTERDITES

Pour des raisons de défense ou de sécurité publique, chaque Partie contractante aura le droit de restreindre ou d'interdire, en ce qui concerne les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, les vols au-dessus de certaines zones de son territoire à la condition que ces restrictions et interdictions soient appliquées également aux aéronefs de toute entreprise de transport aérien désignée par la première Partie contractante ou aux entreprises de transport aérien d'autres États qui exploitent des services réguliers de transport aérien international.

ARTICLE XIXCONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin de veiller à l'application et à l'observation satisfaisantes des dispositions du présent Accord.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

ARTICLE XXMODIFICATION DE L'ACCORD

Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord, elle peut demander à consulter l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE XXIRÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend naît entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un Tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes

et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne nomme un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourrait être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers, agira en qualité de président du Tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent Article.

4. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties contractantes.

5. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise désignée en défaut.

ARTICLE XXII

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera

réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de réception de celle-ci par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE XXIII

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE XXIV

CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si une convention aéronautique multilatérale de caractère général liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément à l'Article XX du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

ARTICLE XXV

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter de la date de sa signature, et entrera en vigueur lorsque les deux Parties contractantes se seront notifiées, par échange de notes diplomatiques, que leurs exigences constitutionnelles ou pratiques réglementaires respectives ont été respectées.

[Pour le testimonium et signatures, voir p. 72 du présent volume.]

ANNEXE A
TABLEAU DE ROUTES

SECTION 1

Les routes suivantes pourront être exploitées dans les deux sens par toute entreprise de transport aérien désignée de l'Espagne:

| <u>POINTS DE DEPART</u> | <u>POINTS INTERMÉDIAIRES</u> | <u>DESTINATION</u> | <u>POINTS AU-DELÀ</u> |
|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------|---------------------------|
| Tout point ou tous points en Espagne | Points que désignera l'Espagne | Montréal | Mexico |

NOTES

1. À aucun moment l'Espagne n'aura au total plus de deux points intermédiaires et au-delà.
2. Les droits de la cinquième liberté ne s'appliqueront pas, sauf entre Montréal et Mexico.
3. Aucun service ne sera exploité au-delà de Montréal sur la base des droits de trafic obtenus d'autres pays ou de leurs entreprises de transport aérien par contrat de location ou de sous-traitance.
4. Les points intermédiaires désignés par l'Espagne pourront être changés à chaque période de six mois, sur préavis de soixante jours donné aux autorités aéronautiques du Canada.
5. Tout point ou tous points pourront, au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, être omis sur l'un quelconque des vols ou sur tous les vols à condition que le point d'origine soit situé en Espagne.

ANNEXE A
TABLEAU DE ROUTES

SECTION 11

Les routes suivantes pourront être exploitées dans les deux sens par toute entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Canada:

| <u>POINTS DE DÉPART</u> | <u>POINTS INTERMÉDIAIRES</u> | <u>DESTINATION</u> | <u>POINTS AU-DELÀ</u> |
|-------------------------------------|------------------------------|--------------------|-----------------------|
| Tout point ou tous points au Canada | Amsterdam Lisbonne | Madrid | Francfort Nice |

NOTES

1. À aucun moment le Canada n'aura au total plus de deux points intermédiaires et au-delà.
2. Les points désignés pourront être desservis comme points intermédiaires ou comme points au-delà des points situés en Espagne.
3. Aucun service ne sera exploité au-delà de l'Espagne sur la base des droits de trafic obtenus d'autres pays ou de leurs entreprises de transport aérien par contrat de location ou de sous-traitance.
4. Tout point ou tous points pourront, au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, être omis sur l'un quelconque des vols ou sur tous les vols à condition que le point d'origine soit situé au Canada.
5. Aucun droit de la cinquième liberté ne sera offert à Francfort et/ou Nice lorsque les droits de la cinquième liberté sont exercés à Amsterdam et/ou Lisbonne.

MÉ MORANDUM D'ACCORD SUR LA DÉSIGNATION

Conformément à l'Accord sur le transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Espagne (l'Accord) signé à OTTAWA le 15 SEPTÉMBRE 1988, le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Espagne ont établi l'entente confidentielle suivante:

Chaque Partie contractante pourra désigner plus d'une entreprise de transport aérien, mais ne désignera qu'une seule entreprise pour chaque paire de villes desservies entre le Canada et l'Espagne.

Ce Mé morandum d'accord formera partie intégrante de l'Accord sur le transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Espagne signé à OTTAWA le 15 SEPTÉMBRE 1988.

Pour le Gouvernement
de l'Espagne :
[Signé]¹

Pour le Gouvernement
du Canada :
[Signé]²

¹ Signé par Antonio José Fournier Bermejo.

² Signé par Benoit Bouchard.

MÉ MORANDUM D'ACCORD SUR LA RUPTURE DE CHARGE

Conformément à l'Accord sur le transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Espagne (l'Accord) signé à OTTAWA le 15 SEPTEMBRE 1988, le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Espagne conviennent de ce qui suit concernant l'Annexe à l'Accord:

Dans l'exploitation des services convenus conformément à l'Accord, une entreprise de transport aérien désignée du Canada n'aura le droit d'effectuer une rupture de charge qu'à Amsterdam sur les services entre le Canada et l'Espagne. Une entreprise de transport aérien désignée de l'Espagne aura le droit d'effectuer une rupture de charge à Montréal. Toute rupture de charge aux points spécifiés ne pourra s'effectuer qu'aux conditions suivantes:

- (i) la rupture de charge est justifiée pour des raisons de rentabilité;
- (ii) l'aéronef assurant le service dans la section de la route la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien n'a pas une capacité supérieure à celle de l'aéronef desservant la section la plus proche;
- (iii) l'aéronef de capacité inférieure assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef de capacité supérieure et son horaire devra être établi en conséquence; le premier arrivera au point de transbordement pour prendre à bord du trafic transbordé de l'aéronef de capacité supérieure ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier; la capacité des deux aéronefs sera déterminée en tenant compte de ce but au premier chef;
- (iv) le volume de trafic en parcours direct est suffisant;
- (v) l'entreprise de transport aérien ne peut offrir au public, par voie de publicité ou d'autres moyens, un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronef, à moins de stipulation contraire dans l'Annexe;

- (vi) dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie contractante, un seul vol est permis en provenance de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'autorisent plus d'un vol; et
- (vii) les dispositions de l'Article X du présent Accord s'appliquent à tous les arrangements relatifs à la rupture de charge.

Ce Mémoire d'accord formera partie intégrante de l'Accord sur le transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Espagne signé à OTTAWA le 15 SEPTÈMBRE 1988.

Pour le Gouvernement
de l'Espagne :
[Signé]¹

Pour le Gouvernement
du Canada :
[Signé]²

¹ Signé par Antonio José Fournier Bermejo.

² Signé par Benoit Bouchard.