

**No. 55202\***

---

**Spain  
and  
Equatorial Guinea**

**Air Transport Agreement between the Kingdom of Spain and the Republic of Equatorial Guinea (with annexes). Madrid, 28 November 2012**

**Entry into force:** *2 December 2015, in accordance with article 21*

**Authentic text:** *Spanish*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Spain, 8 June 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Espagne  
et  
Guinée équatoriale**

**Accord relatif au transport aérien entre le Royaume d'Espagne et la République de Guinée équatoriale (avec annexes). Madrid, 28 novembre 2012**

**Entrée en vigueur :** *2 décembre 2015, conformément à l'article 21*

**Texte authentique :** *espagnol*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Espagne, 8 juin 2018*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL ]

**ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA  
Y  
LA REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL  
SOBRE TRANSPORTE AÉREO**

**ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA  
Y  
LA REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL  
SOBRE TRANSPORTE AÉREO**

**ÍNDICE**

PREÁMBULO	
ART. 1	DEFINICIONES
ART. 2	DERECHOS OPERATIVOS
ART. 3	DESIGNACIÓN DE EMPRESAS
ART. 4	REVOCACIONES
ART. 5	EXENCIONES
ART. 6	TASAS AEROPORTUARIAS
ART. 7	TARIFAS
ART. 8	OPORTUNIDADES COMERCIALES
ART. 9	LEYES Y REGLAMENTOS
ART. 10	CERTIFICADOS Y LICENCIAS
ART. 11	SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS
ART. 12	SEGURIDAD
ART. 13	CAPACIDAD Y FRECUENCIAS
ART. 14	INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICAS
ART. 15	CONSULTAS
ART. 16	MODIFICACIONES
ART. 17	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
ART. 18	REGISTRO
ART. 19	CONVENIOS MULTILATERALES
ART.20	DENUNCIA
ART. 21	ENTRADA EN VIGOR
ANEXO I	CUADRO DE RUTAS
ANEXO II	CÓDIGO COMPARTIDO

**ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA  
Y  
LA REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL  
SOBRE TRANSPORTE AEREO**

El Reino de España, y la República de Guinea Ecuatorial, denominados en adelante Partes Contratantes;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las compañías respectivas para el ejercicio de su actividad y que permita a las mismas competir conforme con las normas y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el grado máximo de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos y amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

## ARTICULO 1

### DEFINICIONES

A los efectos de interpretación y aplicación del presente Acuerdo Aéreo, y a menos que en su texto se especifique de otro modo:

- a) El término Convenio significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes;
- b) El término Autoridades Aeronáuticas significa por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a la República de Guinea Ecuatorial el Ministerio de Transportes, Tecnología, Correos y Telecomunicaciones (Dirección General de Aviación Civil) o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este Acuerdo que ejerzan las aludidas Autoridades;
- c) El término empresa aérea designada, se refiere a cualquier empresa de transporte aéreo, dedicada al tráfico internacional, que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el Artículo 3 del mismo;
- d) Los términos territorio, servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales tienen el mismo significado que les dan los Artículos 2 y 96 del Convenio;
- e) El término Acuerdo significa este Acuerdo Aéreo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;
- f) El término rutas especificadas significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Acuerdo;

- g) El término servicios convenidos significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas;
- h) El término tarifa significa los precios establecidos para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan;
- i) El término capacidad significa, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y en relación con los servicios convenidos significa la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por tales aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta;
- j) El término nacionales, en el caso de España, se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea y en el caso de Guinea Ecuatorial se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Parte de la Decisión de Yamoussoukro;
- k) El término Tratados de la Unión Europea se entenderá como referido al Tratado de la Unión Europea y al Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea. El término Tratados en relación a Guinea Ecuatorial se entenderá como referido al Tratado de la CEMAC y a la Decisión de Yamoussoukro.

## ARTICULO 2

### DERECHOS OPERATIVOS

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

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

- a) Sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte Contratante;
- b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
- c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante.
- d) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el Anexo al presente Acuerdo.

3. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo anterior serán garantizados a las empresas aéreas no designadas de cada Parte Contratante.

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

### ARTICULO 3

#### DESIGNACION DE EMPRESAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, el número de empresas aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una empresa aérea previamente designada.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del presente Artículo, otorgar sin demora los correspondientes permisos y autorizaciones.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el párrafo 2 de este Artículo requerirá:

4.1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:

4.1.1. Que esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; y

4.1.2. Que el control reglamentario efectivo de la empresa aérea lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, apareciendo claramente indicada en la designación la Autoridad Aeronáutica pertinente.

4.2. En el caso de una empresa aérea designada por la República de Guinea Ecuatorial:

4.2.1. Que esté establecida en el territorio de la República de Guinea Ecuatorial y autorizada conforme a la legislación aplicable en la República de Guinea Ecuatorial, y



4.2.2. Que exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por la Autoridad Aeronáutica competente de la República de Guinea Ecuatorial.

5. Cuando una empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo.

6. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes podrán ejercer las operaciones aéreas y frecuencias acordadas, utilizando aeronaves arrendadas con tripulación (wet-lease) a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación de acuerdo con la legislación de las Partes Contratantes, y a condición de que esas aeronaves cumplan las normas de seguridad de las operaciones aéreas pertinentes, y en todo caso, los Anexos 1, 6 y 8 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ostenten las oportunas autorizaciones.

La Autoridad Aeronáutica responsable del control regulador efectivo y continuado de las aeronaves arrendadas con tripulación (wet-lease) habrá de estar claramente identificada y será responsable de su seguridad operacional.

## ARTICULO 4

### REVOCACIONES

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

- a) 1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:
  - i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho de la Unión Europea; o

- ii) cuando el control reglamentario efectivo de la empresa aérea no lo ejerza o mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no figure claramente indicada en la designación.

2. En el caso de una empresa aérea designada por la República de Guinea Ecuatorial

- i) cuando no esté establecida en el territorio de la República de Guinea Ecuatorial o no esté autorizada conforme a la legislación aplicable en la República de Guinea Ecuatorial; o
  - ii) cuando no exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por la Autoridad Aeronáutica competente de la República de Guinea Ecuatorial.
- b) Cuando dicha empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos, o
  - c) Cuando dicha empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.
  - d) Cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los Artículos 11 y 12 de este Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos 11 y 12 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1) de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes y Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

## ARTICULO 5

### EXENCIONES

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.
2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de la retribución por el servicio prestado:
  - a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;
  - b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante;
  - c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado, y
  - d) los billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la empresa aérea impreso en el mismo y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.
3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas

Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo serán asimismo aplicables en caso de que las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes hayan celebrado acuerdos con otras empresas aéreas sobre préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante del equipo habitual y otros artículos mencionados en el presente Artículo, siempre que la otra empresa o empresas aéreas disfruten de las mismas exenciones que la otra Parte Contratante.

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

6. Las exenciones previstas en este Artículo se concederán de conformidad con los procedimientos establecidos en la normativa aduanera, en cada una de las Partes Contratantes.

## ARTICULO 6

### TASAS AEROPORTUARIAS

Las tasas u otros gravámenes por la utilización de cada aeropuerto incluidas sus instalaciones, servicios técnicos y otras instalaciones, así como cualquier otro gravamen por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios se impondrán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte Contratante en el territorio de su Estado, siempre que dichas tasas no sean superiores a las tasas impuestas, por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares, en virtud del Artículo 15 del Convenio.

## ARTICULO 7

### TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por cada una de las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes por el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el coste de explotación, las características del servicio, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales del mercado.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir que se notifiquen o se registren ante sus Autoridades Aeronáuticas las tarifas que las compañías aéreas de la otra Parte Contratante apliquen a o desde su territorio. Las tarifas se registrarán o notificarán, cuando así sea requerido al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su efectividad. Cuando así se estime, se podrá permitir una notificación o registro en un plazo más corto del normalmente requerido. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante la notificación o registro de los precios aplicados por los fletadores al público, a menos que sea necesario, con carácter no discriminatorio, para fines informativos.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre competencia y sobre protección de los usuarios que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una empresa designada de la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:

- a) Evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
- b) Proteger al usuario frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;
- c) Proteger a otras empresas de tarifas artificialmente reducidas debido a subvenciones o ayudas estatales directas o indirectas;
- d) Proteger a otras empresas de tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

4. Sin perjuicio de lo que establece el párrafo 3 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán aprobar

expresamente las tarifas que le sometan las empresas aéreas designadas. Cuando dichas Autoridades consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los apartados 3.a), 3.b), 3.c) y 3.d), notificarán su disconformidad, de forma razonada, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la empresa aérea implicada cuanto antes sea posible y, en ningún caso, después de los treinta (30) días posteriores a la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión y podrá recurrir a los procedimientos de consulta establecidos en el párrafo 5 de este Artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan convenido por escrito el desaprobadas, con arreglo a los mencionados procedimientos, las tarifas se considerarán aprobadas.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una empresa aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de recibir la solicitud. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si en dichas consultas se llega a un acuerdo con respecto a la tarifa cuestionada las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

6. Para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, cada Parte Contratante permitirá a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, ofrecer tarifas semejantes a las que aplique cualquier empresa aérea por un servicio aéreo comparable realizado entre los mismos puntos.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Toda tarifa aprobada sin plazo de expiración se mantendrá en vigor si no se ha presentado ni aprobado una tarifa hasta su retirada por la empresa aérea afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que deberá dejar de aplicarse.

## ARTICULO 8

### OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá mantener, sobre una base de reciprocidad, en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario así como sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos.
2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes en la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas Leyes y Reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, cuando proceda, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de residencia y trabajo, la expedición de los visados, en su caso, u otros documentos similares a los representantes y al personal mencionados en el apartado 1) de este Artículo.
4. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante respetarán las leyes y reglamentos relativos a la proporción máxima de empleados no nacionales que puedan mantener en el territorio de la otra Parte Contratante.
5. En el caso de que, debido a circunstancias especiales, fuera precisa la entrada o la presencia de personal con carácter urgente y temporal, se expedirán, en su caso, sin demora los permisos, visados y demás documentos requeridos por las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante para no retrasar la entrada de dicho personal en el Estado en cuestión.
6. Toda empresa aérea designada gozará del derecho a suministrarse sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante, o a contratar tales servicios, totalmente o en parte, según prefiera, con cualquiera de los proveedores autorizados para prestarlos. Cuando las leyes y reglamentaciones aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte Contratante limiten o impidan la libertad para contratar dichos servicios o ejercitar la autoasistencia, todas las empresas aéreas designadas serán tratadas sin discriminación en cuanto a su acceso

a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

7. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en moneda de curso legal, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

8. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia, de conformidad con la legislación en materia de cambio vigente en cada una de las Partes.

9. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

10. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarios para que dichas transferencias se realicen libremente de conformidad con la legislación de cambio vigente de cada Parte, al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

## **ARTICULO 9**

### **LEYES Y REGLAMENTOS**

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada, estancia y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.



2. Las Leyes y Reglamentos que regulen la entrada, circulación, permanencia y salida del territorio de cada Parte Contratante de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la inmigración, seguridad en la aviación, pasaportes, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

## **ARTICULO 10**

### **CERTIFICADOS Y LICENCIAS**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas, de conformidad con las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes, y no caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores que las normas mínimas establecidas según el Convenio.

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

## **ARTICULO 11**

### **SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS**

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los 30 días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas

materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación del Convenio, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de 15 días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 4 del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave operada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente Artículo "inspección en rampa", siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

- a) Graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio;
- b) Graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio;

la Parte Contratante que realiza la inspección podrá a efectos del Artículo 33 del Convenio llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que para iniciar, de conformidad con el párrafo 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante sea denegado el acceso por el representante de dicha compañía o compañías aéreas, la otra Parte Contratante podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la empresa aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante en virtud de lo establecido en los párrafos 2 ó 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

8. Cuando España haya designado a una empresa aérea cuyo control regulador sea ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte Contratante en este artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado miembro de la Unión Europea y en relación a la autorización de operación de esa empresa aérea.

9. A los efectos del presente Acuerdo, las Partes convienen que el efectivo control regulador implica, al menos, que el Estado que haya expedido el Certificado de Operador Aéreo o aprobación equivalente, mantiene eficaz y continuamente la supervisión de los programas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación mediante la aplicación, como mínimo, de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y garantiza que la empresa aérea cumple los requisitos establecidos por las autoridades competentes en materia de explotación de los servicios aéreos internacionales y opera de conformidad con todas las normas de OACI aplicables.

## **ARTICULO 12**

### **SEGURIDAD**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y

ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir 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 toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la Aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o domicilio en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo de los Tratados de la Unión Europea y dispongan de una licencia de operador válida de conformidad con la normativa de la Unión Europea, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la Aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que deberá exigirse a sus explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación que se mencionan en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio de la República de Guinea Ecuatorial se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación de conformidad con la normativa vigente en ese país. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de España se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad en la Aviación de conformidad con la normativa de la Unión Europea y con la normativa vigente en el Reino de España sobre esta materia. Cada Parte

Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

6. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este Artículo, dicha Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte Contratante.

7. No obstante lo establecido en el Artículo 4 (Revocaciones), de este Acuerdo, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas o permisos técnicos concedidos a las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en el apartado 7 se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de este Artículo.

## **ARTICULO 13**

### **CAPACIDAD Y FRECUENCIAS**

1. Las Partes Contratantes velarán para que las empresas aéreas designadas de ambas Partes, gocen de una justa y equitativa igualdad de

oportunidades para operar los servicios aéreos internacionales contemplados en este acuerdo.

2. Los servicios que presten las empresas aéreas designadas en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades actuales y las que se puedan razonablemente anticipar, del tráfico entre los dos países a fin de favorecer el desarrollo armonioso de los servicios aéreos entre los territorios de ambas Partes Contratantes.

3. La capacidad a ofrecer en la operación de los servicios aéreos convenidos por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, será establecida por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, sobre el principio de equilibrio de la misma.

4. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más corto.

5. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más empresas aéreas de la otra Parte Contratante, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo 16 del Acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

## ARTICULO 14

### INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las empresas aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales para su publicación. Cualquier dato estadístico adicional de tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes desee obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte

Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

## **ARTICULO 15**

### **CONSULTAS**

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

## **ARTICULO 16**

### **MODIFICACIONES**

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta, que podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor, de conformidad con lo establecido en el Artículo 21.

2. Las modificaciones del Anexo a este Acuerdo, podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmado mediante Canje de Notas por vía diplomática. Las consultas a estos efectos, que podrán realizarse verbalmente o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

## **ARTICULO 17**

### **SOLUCION DE CONTROVERSIAS**

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

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante, y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, a contar de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar todo laudo adoptado de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo.

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

## **ARTICULO 18**

### **REGISTRO**

El presente Acuerdo y toda modificación al mismo, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.



## **ARTICULO 19**

### **CONVENIOS MULTILATERALES**

Si después de la entrada en vigor de este Acuerdo, ambas Partes Contratantes se adhieren a un Convenio o Acuerdo Multilateral referido a cuestiones reguladas en este Acuerdo, las Partes Contratantes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el Acuerdo para adaptarlo al Convenio o Acuerdo Multilateral de que se trate.

Si después de la entrada en vigor de este Acuerdo, una parte contratante se adhiere a un Convenio o Acuerdo multilateral de integración regional en materia de legislación aeronáutica, las Partes Contratantes mantendrán consultas para revisar el Acuerdo a la luz de esta nueva situación.

## **ARTICULO 20**

### **DENUNCIA**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

## **ARTICULO 21**

### **ENTRADA EN VIGOR**

El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última nota del Canje de Notas Diplomáticas intercambiadas entre las Partes Contratantes que confirme el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho por duplicado, en Madrid, el 28 de noviembre de dos mil doce.

Por el Reino de España

D. José Manuel García-Margallo  
Ministro de Asuntos Exteriores  
y de Cooperación

Por la República de Guinea  
Ecuatorial

D. Agapito MBA MOKUY  
Ministro de Asuntos Exteriores  
y Cooperación

## ANEXO I

Al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Guinea Ecuatorial:

### CUADRO DE RUTAS

1. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas por España.

Puntos en España - puntos intermedios - puntos en Guinea Ecuatorial abiertos al tráfico aéreo internacional- puntos más allá.

2. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas por Guinea Ecuatorial:

Puntos en Guinea Ecuatorial- puntos intermedios - puntos en España abiertos al tráfico aéreo internacional - puntos más allá.

### NOTAS GENERALES

1. Las empresas aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas indicadas en los párrafos 1 y 2 de la sección I de este Anexo, en todo o en parte de sus servicios, a condición de que el punto de salida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas empresas aéreas.
2. Los puntos intermedios y puntos más allá de las citadas rutas a operar con derechos de tráfico de quinta libertad por las empresas aéreas designadas, deberán ser acordados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
3. Los puntos en el territorio de Guinea Ecuatorial y los puntos en el territorio de España indicados en los párrafos 1 y 2 de la sección I y los puntos intermedios y puntos más allá establecidos en ambas rutas para ser operados sin derechos de tráfico de quinta libertad, serán libremente elegidos por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante y serán notificados a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes treinta (30) días antes del comienzo de los servicios. Asimismo, los puntos inicialmente elegidos podrán ser reemplazados.
4. Las empresas aéreas designadas podrán coterminar dos o más puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

## ANEXO II

Al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Guinea Ecuatorial:

### CLÁUSULA DE CÓDIGO COMPARTIDO

1. Al explotar u ofrecer los servicios acordados, en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, podrán suscribir acuerdos comerciales de cooperación, tales como bloqueo de espacio o código compartido, con empresas aéreas de cualquiera de las dos Partes contratantes o de terceros países, que estén en posesión de los derechos correspondientes. En el caso de empresas de terceros países, dicho tercer país deberá autorizar o permitir acuerdos similares entre las empresas aéreas de la otra Parte Contratante y otras empresas aéreas en servicios a, desde y vía dicho tercer país.
2. Cuando una empresa aérea designada realiza servicios en régimen de acuerdos de código compartido, como empresa operadora, la capacidad operada se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a dicha empresa aérea.
3. La capacidad ofrecida por una empresa aérea designada cuando actúa como empresa comercializadora en los servicios operados por otras empresas aéreas, no se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a dicha empresa aérea.
4. Las compañías aéreas comercializadoras no ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios realizados bajo código compartido.
5. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán transferir tráfico entre aviones involucrados en las operaciones de código compartido, sin restricciones en el número, tamaño o tipo de aviones, siempre y cuando el servicio se programe en conexión directa.
6. Los servicios de código compartido deberán cumplir los requisitos reglamentarios aplicados normalmente a dichas operaciones por parte de las Partes Contratantes, tales como protección o información a los pasajeros, seguridad, responsabilidad y otros que se apliquen con carácter general a otras compañías que sirvan tráfico internacional.

7. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante deberán someter a consideración y, en su caso, a aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el comienzo de las operaciones.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND THE  
REPUBLIC OF EQUATORIAL GUINEA

Contents	
Preamble	
Article 1	Definitions
Article 2	Operating rights
Article 3	Designation of airlines
Article 4	Revocations
Article 5	Exemptions
Article 6	Airport taxes
Article 7	Tariffs
Article 8	Commercial opportunities
Article 9	Laws and regulations
Article 10	Certificates and licences
Article 11	Safety of air operations
Article 12	Security
Article 13	Capacity and frequencies
Article 14	Information and statistics
Article 15	Consultations
Article 16	Amendments
Article 17	Settlement of disputes
Article 18	Registration
Article 19	Multilateral conventions
Article 20	Denunciation
Article 21	Entry into force
Annex I	Route schedule
Annex II	Code-sharing

The Kingdom of Spain and the Republic of Equatorial Guinea, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Desiring to promote an international air transport system that provides fair and equitable opportunities for the conduct of business by the respective airlines and that enables them to compete in accordance with the rules and regulations of each Contracting Party,

Desiring to promote the development of international air transport,

Desiring to ensure the highest degree of security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which affect the safety of persons or property, and

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944,

Have agreed as follows:

### *Article 1. Definitions*

For the purposes of interpretation and implementation of this Air Agreement, and unless otherwise specified in its wording:

- (a) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, and includes any annex adopted under article 90 of said Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under articles 90 and 94 thereof, insofar as such annexes and amendments have been approved or ratified by both Contracting Parties;
- (b) “Aeronautical authorities” means, in the case of the Kingdom of Spain, in the civil field, the Ministry of Public Works (Directorate General of Civil Aviation) and, in the case of the Republic of Equatorial Guinea, the Ministry of Transport, Technology, Postal Services and Telecommunications (Directorate General of Civil Aviation) or, in both cases, the institutions or persons legally authorized to assume the functions related to this Agreement that are performed by the aforementioned authorities;
- (c) “Designated airline” means the air transport companies engaged in international traffic that are designated by each Contracting Party to operate the agreed services on the routes specified in the annex to this Agreement, as laid down in article 3 thereof;
- (d) “Territory”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” have the same meaning as in articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) “Agreement” means this Air Agreement, its annex and any amendment thereto;
- (f) “Specified routes” means the routes established or to be established under the annex to this Agreement;
- (g) “Agreed services” means the international air services that, pursuant to the provisions of this Agreement, can be established on specified routes;
- (h) “Tariff” means the prices fixed for the transport of passengers, cargo or goods (except mail), including any other significant additional benefit granted or offered together with this transport and the corresponding transactions for the transport of cargo. It also includes the terms regulating the application of the price of transport and the payment of the corresponding commissions;
- (i) “Capacity” means, relative to an aircraft, the availability of seats and/or cargo space in that aircraft and, relative to the agreed services, the capacity of the aircraft used in such services, multiplied by the frequency of flights by these aircraft during each season on a route or section of a route;
- (j) “Nationals”, in the case of Spain, means nationals of the States members of the European Union and, in the case of Equatorial Guinea, nationals of the States parties to the Yamoussoukro Decision;
- (k) “European Union treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union. “Treaties”, in the case of Equatorial Guinea, means the CEMAC Treaty and the Yamoussoukro Decision.

*Article 2. Operating rights*

1. Each Contracting Party shall grant the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing the regular international air services on the routes specified in the annex thereto.

2. The airlines designated by either of the Contracting Parties shall enjoy the following rights, while operating an agreed service on a specified route:

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

(b) To land in said territory for non-traffic purposes;

(c) To land at points in the territory of the other Contracting Party as specified in the route schedule annexed to this Agreement, for the purpose of taking on or discharging passengers, mail and cargo, whether together or separately, in international air traffic from or to the territory of the other Contracting Party;

(d) To land at points in the territory of the other Contracting Party as specified in the route schedule annexed to this Agreement, for the purpose of taking on or discharging passengers, mail and cargo, whether together or separately, in international air traffic from or to the territory of another State, pursuant to the provisions of the annex to this Agreement.

3. The rights specified in subparagraphs (a) and (b) of the preceding paragraph shall be granted to the non-designated airlines of each Contracting Party.

4. No provision of this Agreement shall be deemed to confer rights on the designated airlines of a Contracting Party to short-haul flights within the territory of the other Contracting Party.

*Article 3. Designation of airlines*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party, through the diplomatic channel, the number of airlines as it may desire for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, as well as to replace a previously designated airline with another.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline in the form prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, promptly grant the appropriate permits and authorizations.

3. The aeronautical authorities of one of the Contracting Parties may require the designated airlines of the other Contracting Party to prove that they are in a position to fulfil the obligations laid down under the laws and regulations normally and reasonably applied by said authorities to the operation of international air services, pursuant to the provisions of the Convention.

4. For the granting of the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this article, the following shall be required:

4. 1. In the case of an airline designated by the Kingdom of Spain:

4. 1.1. That it be established in the territory of the Kingdom of Spain in accordance with the European Union treaties and that it hold a valid operating licence in accordance with European Union law; and

4. 1.2. That effective regulatory control of the airline be exercised and maintained by the State member of the European Union responsible for issuing the Air Operator Certificate of said airline, and that the relevant aeronautical authority be clearly indicated in the designation;



4. 2. In the case of an airline designated by the Republic of Equatorial Guinea:

4. 2.1. That it be established in the territory of the Republic of Equatorial Guinea and authorized in accordance with the laws applicable in the Republic of Equatorial Guinea, and

4. 2.2. That there be effective and continuous regulatory control of such airline by the competent aeronautical authority of the Republic of Equatorial Guinea.

5. Where an airline has been so designated and authorized, it may at any time start to operate the agreed services in accordance with this Agreement.

6. The airlines designated by the Contracting Parties may conduct the agreed air operations and frequencies using wet-leased aircraft from an airline that is not subject to an operating ban under the laws of the Contracting Parties, provided that such aircraft comply with the relevant aviation safety standards and, in any case, with annexes 1, 6 and 8, of the International Civil Aviation Organization (ICAO), and are appropriately licensed.

The aviation authority responsible for the effective and continuing regulatory control of wet-leased aircraft shall be clearly identified and shall be responsible for their operational safety.

#### *Article 4. Revocations*

1. Each Contracting Party reserves the right to revoke the operating authorization or technical permits of an airline designated by the other Contracting Party, suspend the exercise by that airline of the rights specified in article 2 of this Agreement or impose such conditions as it deems necessary for the exercise of those rights;

(a) 1. In the case of an airline designated by the Kingdom of Spain:

(i) When it is not established in the territory of the Kingdom of Spain in accordance with the European Union treaties or lacks a valid operating licence in accordance with European Union law; or

(ii) When effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the State member of the European Union responsible for issuing its Air Operator Certificate, or when the relevant aeronautical authority is not clearly indicated in the designation;

2. In the case of an airline designated by the Republic of Equatorial Guinea:

(i) When it is not established in the territory of the Republic of Equatorial Guinea or is not authorized under the laws applicable in the Republic of Equatorial Guinea; or

(ii) When there is no effective and continuous regulatory control of that airline by the competent aeronautical authority of the Republic of Equatorial Guinea.

(b) When the airline does not comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(c) When the airline stops operating the agreed services in accordance with the conditions laid down in this Agreement;

(d) When the other Contracting Party fails to maintain or apply the safety and security standards established in articles 11 and 12 of this Agreement.

2. Without prejudice to articles 11 and 12, unless the immediate revocation, suspension or imposition of the conditions established in paragraph 1 of this article are essential to preventing further infringements of the laws and regulations, such right shall be exercised only after consulting the other Contracting Party.

*Article 5. Exemptions*

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and stores (including food, beverages and tobacco) on board aircraft, shall be exempt from customs duties and other duties or taxes payable in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported.

2. The following shall be equally exempt from the above-mentioned duties and taxes, except for the remuneration of services rendered:

(a) Provisions taken on board in the territory of either of the Contracting Parties, within the limits fixed by the authorities of said Contracting Party, for consumption on board the aircraft engaged in international air services for the other Contracting Party;

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

(c) Fuel and lubricants intended for supplying the aircraft used by airlines that have been designated by the other Contracting Party and are engaged in international air services, even when these stores are consumed during the flight over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board; and

(d) Printed tickets, air waybills, any printed material that bears the emblem of the airline printed on it, and usual publicity material distributed free of charge by such designated airlines.

3. Regular aircraft equipment, as well as materials and stores on board the aircraft of either Contracting Party, may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party without the approval of the customs authorities of that territory. In such cases, they may be placed under the supervision of said authorities until such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions established in this article shall also be applicable when the designated airlines of either Contracting Party have entered into agreements with other airlines on the loan or transfer, in the territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and other items mentioned in this article, provided that the other airline or airlines enjoy the same exemptions as the other Contracting Party.

5. Passengers in transit through the territory of either Contracting Party, and their baggage, shall be subject to the controls established in the applicable customs laws. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes and charges imposed on imports.

6. The exemptions provided for in this article shall be granted in accordance with the procedures laid down in the customs regulations of each Contracting Party.

*Article 6. Airport taxes*

Taxes or other charges for the use of each airport, including its installations, technical services and other facilities, and any other charges for the use of air navigation, communication and service facilities, shall be imposed in accordance with the tariffs established by each Contracting Party in the territory of its State, provided that such taxes are not higher than the taxes levied for the use of such airports and services on its own domestic aircraft engaged in similar international services under article 15 of the Convention.

*Article 7. Tariffs*

1. The tariffs to be applied by each designated airline of the Contracting Parties for international transport in the services covered by this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all pricing elements, especially the cost of operation, the characteristics of the service, the needs of users, reasonable profit and other commercial considerations in the marketplace.

2. Each Contracting Party may require notification or registration with its aeronautical authorities of any tariffs charged by the airlines of the other Contracting Party to or from its territory. Tariffs shall be registered or notified, when required, at least 30 days prior to the proposed effective date. Where deemed appropriate, a shorter notification or registration period than is normally required may be permitted. Neither Contracting Party shall require the airlines of the other Contracting Party to notify or register the prices charged by charterers to the public, unless necessary, on a non-discriminatory basis, for information purposes.

3. Without prejudice to the enforcement of the competition and user protection rules prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the application of a proposed tariff or the continued application of an existing tariff of a designated airline of the other Contracting Party for international transport in the services covered by this Agreement. The Parties shall only intervene in order to:

- (a) Avoid unreasonable, discriminatory prices or practices;
- (b) Protect users against unfairly high or restrictive tariffs resulting from the abuse of a dominant position;
- (c) Protect other airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect State subsidies or support;
- (d) Protect other airlines from artificially low tariffs, where there is evidence of an attempt to eliminate competition.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of each Contracting Party may expressly approve tariffs submitted to them by the designated airlines. When these authorities consider that a particular tariff falls within the categories described in subparagraphs 3 (a), (b), (c) and (d), they shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the airline concerned of their dissatisfaction, giving reasons, as soon as possible and in no case later than 30 days after the date of notification or submission of the tariff in question, and may request the consultation procedures set out in paragraph 5 of this article. Unless both aeronautical authorities have agreed in writing to disapprove them in accordance with the above-mentioned procedures, the tariffs shall be deemed to be approved.

5. The aeronautical authorities of each Contracting Party may request that consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party be held on any tariff applied by an airline of the other Contracting Party for international transport on the services covered by this Agreement, including any tariff for which notice of dissatisfaction has been given. Such consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall cooperate in securing the information necessary for a reasonable resolution of the matter. If, in such consultations, agreement is reached with respect to the tariff in question, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to bring such agreement into force. If no mutual agreement is reached, the tariff shall take effect or continue to apply.

6. For international transport on the services covered by this Agreement, each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party to offer tariffs similar to those charged by any airline for comparable air service between the same points.

7. Any tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until a new tariff has been established. Any tariff approved without an expiry deadline shall remain in force if a new rate is not introduced or approved, until it is cancelled by the airline concerned or until both Contracting Parties agree that it should no longer be applied.

#### *Article 8. Commercial opportunities*

1. The airlines designated by each Contracting Party may, on the basis of reciprocity, keep their representatives and necessary commercial, technical and operational staff, together with their offices, in the territory of the other Contracting Party in connection with the operation of the agreed services.

2. These staffing requirements may, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be met either by their own personnel or through the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to operate such services in the territory of that Contracting Party.

3. Representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the other Contracting Party and, in accordance with such laws and regulations, each Contracting Party shall, where appropriate, on the basis of reciprocity and with a minimum of delay, allow for the issuance of residence and work permits, visas, if any, or other similar documents for the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall comply with the laws and regulations concerning the maximum proportion of non-national employees that they may maintain in the territory of the other Contracting Party.

5. In the event that, owing to special circumstances, the entry or presence of staff is required on an urgent and temporary basis, the permits, visas and other documents required by the laws and regulations of each Contracting Party shall, where appropriate, be issued promptly so as not to delay the entry of such staff into the State concerned.

6. Each designated airline shall have the right to provide its own ground-handling services in the territory of the other Contracting Party or to contract for said services, in full or in part, as it chooses, through any of the agents authorized to provide them. Where the laws and regulations applicable to ground assistance in the territory of a Contracting Party limit or impede either the freedom to contract for such services or self-handling, all designated airlines shall be treated without discrimination as regards their access to self-handling and to ground-handling services provided by one or more suppliers.

7. Reciprocally, and without discrimination vis-à-vis any other airline engaged in international traffic, the designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through agents, and in any legal currency, in accordance with the laws in force in each Contracting Party.

8. The designated airlines of each of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their own national territory any revenues in excess of sums disbursed. Included in such net transfers shall be the revenues from sales, made directly or through an agent, of air transport services and auxiliary and supplementary services, and the usual commercial interest

obtained from said revenues while they were on deposit awaiting transfer, in accordance with the exchange legislation in force in each of the Parties.

9. Such transfers shall be made without prejudice to the tax obligations in force in the territory of each Contracting Party.

10. The designated airlines of each Contracting Party shall receive the corresponding authorization within the regulatory deadlines so that such transfers can be made freely in accordance with the applicable exchange laws of each Party at the official exchange rate in force on the date of the request.

#### *Article 9. Laws and regulations*

1. The laws and regulations of each Contracting Party that govern in their territory the entry, stay and departure of aircraft engaged in international air travel or relative to the operation of said aircraft during their stay within the borders of their territory shall apply to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations governing the entry, movement, stay and departure from the territory of each Contracting Party of passengers, crew, baggage, mail and cargo, and the formalities relating to entry and departure, immigration, aviation security, passports, customs and health measures, shall also apply in that territory to passengers, crew, baggage, mail and cargo of the designated airlines of the other Contracting Party.

#### *Article 10. Certificates and licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid in accordance with the laws and regulations of either Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the operation of the agreed services on the routes specified in the annex to this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. However, each Contracting Party reserves the right, for flights above or landing within its own territory, to refuse to recognize the certificates of competency and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

#### *Article 11. Safety of air operations*

1. Each Contracting Party may at any time request consultations concerning the safety standards adopted by the other Contracting Party in matters related to the crew, the aircraft or the operation of aircraft. These consultations shall take place within 30 days from the date of the respective request.

2. If, following such consultations, either Contracting Party considers that the other Party does not effectively implement and apply safety standards in any such matters that are at least equal to the relevant minimum standards established pursuant to the Convention, it shall notify the other Party of its findings and of the steps considered necessary to conform with those minimum standards. The other Party shall take appropriate corrective action. If the other Party fails to take

appropriate action within 15 days, or any other agreed longer period, the application of article 4 of this Agreement (Revocations) shall be justified.

3. Without prejudice to the obligations established in article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while in the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search, referred to in this article as a “ramp inspection”, provided that such inspection does not cause an unreasonable delay. The inspection shall be conducted on board and on the outside of the aircraft by authorized representatives of the other Party in order to verify both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

4. If one or a series of these ramp inspections results in:

(a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the corresponding minimum standards established pursuant to the Convention;

(b) Serious concerns that there is a lack of effective implementation and enforcement of the corresponding safety standards established pursuant to the Convention;

the Contracting Party conducting the inspection may, for the purposes of article 33 of the Convention, conclude that the requirements in accordance with which the certificate or licences of that aircraft or its crew were issued or rendered valid, or the requirements in accordance with which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. If, with regard to the start, in accordance with paragraph 3 above, of a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party, access is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party may infer that the serious concerns referred to in paragraph 4 above exist and may reach the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or modify the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party if, as a result of a ramp inspection or series of ramp inspections, or because access for a ramp inspection is denied, or following consultations or otherwise, it concludes that immediate action is essential to the safe operation of the airline.

7. Any action taken by a Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall cease to apply when the reason for which it was taken no longer exists.

8. If Spain has designated an airline over which regulatory control is exercised and maintained by another State member of the European Union, the rights granted to the other Contracting Party in this article shall apply equally with regard to the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that State member of the European Union and in relation to the operating authorization of that airline.

9. For the purposes of this Agreement, the Parties agree that effective regulatory control means, at a minimum, that the State issuing the Air Operator Certificate or equivalent approval maintains effective and continuous oversight of operational safety and aviation security programmes through the application, at a minimum, of International Civil Aviation Organization (ICAO) standards and ensures that the airline complies with the requirements established by the competent authorities for the operation of international air services and operates in accordance with all applicable ICAO standards.

*Article 12. Security*

1. Pursuant to their rights and obligations under international law, the Contracting Parties confirm that their mutual obligation to protect the security of civil aviation against illicit acts of interference constitutes an integral part of this Agreement. Without limiting the general validity of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act, in particular, in accordance with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

2. 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.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention, to the extent that those security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, or operators that have their principal place of business or permanent head office in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Kingdom of Spain, aircraft operators that are established in their territory under the European Union treaties and have a valid operator's licence in accordance with European Union regulations, and operators of airports in their territory, act in conformity with these aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft should be required to observe the aviation security provisions referred to in the preceding paragraph, which are required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of the Republic of Equatorial Guinea, aircraft operators shall be required to comply with the aviation security requirements in accordance with the regulations in force in that country. For departure from, or while within, the territory of the Kingdom of Spain, aircraft operators shall be required to comply with the aviation security requirements in accordance with the regulations of the European Union and with the regulations in force in the Kingdom of Spain on this matter. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect aircraft and inspect passengers, crew, personal effects, baggage, cargo and aircraft stores before and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party to adopt reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. 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.

6. When one of the Contracting Parties has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security rules in this article, said Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

7. Notwithstanding the provisions of article 4 (Revocations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds for suspending, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorizations or technical permits granted to the airlines of both Contracting Parties.

8. In the event of an immediate and extraordinary threat, a Contracting Party may take interim action before the period of 15 days has elapsed.

9. Any measure taken in accordance with paragraph 7 shall be suspended when the other Contracting Party complies with the provisions of this article.

### *Article 13. Capacity and frequencies*

1. The Contracting Parties shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the international air services covered by this Agreement.

2. Services provided by the designated airlines on any of the routes specified in the annex to this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic requirements between the two countries in order to promote the harmonious development of air services between the territories of the two Contracting Parties.

3. The capacity to be offered in the operation of the agreed air services by the designated airlines of each Contracting Party shall be established by agreement between the aeronautical authorities of both Parties, based on the principle of balanced capacity.

4. The aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be notified, when required, of the frequencies and schedules of operations of air services at least 30 days prior to the commencement of such operations, unless a shorter period is agreed upon by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

5. If one of the Contracting Parties considers that the service provided by one or more airlines of the other Contracting Party does not comply with the standards and principles set out in this article, it may request consultations under article 16 of the Agreement, in order to examine the operations in question with a view to determining by mutual agreement the corrective action deemed appropriate.

### *Article 14. Information and statistics*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, with the information and statistics related to traffic carried by the designated airlines of the first Party in the agreed services to or from the territory of the other Contracting Party, as drawn up and submitted by the designated airlines to their national aeronautical authorities for publication. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may wish to obtain from the aeronautical



authorities of the other Contracting Party shall be the subject of mutual discussions between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, at the request of either of them.

#### *Article 15. Consultations*

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time in a spirit of close collaboration, in order to ensure the implementation and satisfactory observance of the provisions of this Agreement.

#### *Article 16. Amendments*

1. If either Contracting Party deems it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request a consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may take place either orally or by correspondence between the aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date of the request. Any amendments so agreed shall enter into force in accordance with the provisions of article 21.

2. Amendments to the annex to this Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel. Such consultation, which may take place either orally or by correspondence between the aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date of the request.

#### *Article 17. Settlement of disputes*

1. If a dispute arises between the Contracting Parties about the interpretation or implementation of this Agreement, they shall, in the first place, endeavour to settle it through direct negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal composed of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party, and the third appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a note, through the diplomatic channel, requesting arbitration of the dispute. The third arbitrator shall be designated within 60 days of the designation of the second of the aforementioned arbitrators, shall always be a national of a third State, shall act as the president of the tribunal and shall decide on the place where the arbitration shall be held. If either of the Contracting Parties fails to name an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not named within the established period, either Contracting Party may ask the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators, as appropriate. If this should happen, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to respect any arbitral decision taken pursuant to paragraph 2 of this article.

4. Each Contracting Party shall pay the expenses and remuneration of its own arbitrator; the fees of the third arbitrator and the necessary corresponding expenses, together with those incurred in connection with the arbitration activity, shall be borne equally by the Contracting Parties.

*Article 18. Registration*

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

*Article 19. Multilateral conventions*

If, after the entry into force of this Agreement, both Contracting Parties accede to a multilateral convention or agreement covering matters governed by this Agreement, the Contracting Parties shall hold consultations to determine the desirability of revising the Agreement to bring it into conformity with the multilateral convention or agreement in question.

If, after the entry into force of this Agreement, a Contracting Party accedes to a multilateral regional integration convention or agreement on aviation law, the Contracting Parties shall hold consultations to revise the Agreement in the light of this new situation.

*Article 20. Denunciation*

Either of the Contracting Parties may, at any time, notify the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement. This notification shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notification is made, the Agreement shall terminate 12 months after the date on which the notification from the other Contracting Party is received, unless such notification is withdrawn by mutual agreement before the end of said period. If the Contracting Party does not acknowledge receipt of said notification, it shall be considered to have been received 14 days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

*Article 21. Entry into force*

This Agreement shall enter into force one month after the date of the last note of the exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming the completion of their respective constitutional formalities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate, at Madrid, on 28 November 2012.

For the Kingdom of Spain:  
JOSÉ MANUEL GARCÍA-MARGALLO

Minister for Foreign Affairs and Cooperation  
For the Republic of Equatorial Guinea:  
AGAPITO MBA MOKUY  
Minister for Foreign Affairs and Cooperation

ANNEX I  
TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND  
THE REPUBLIC OF EQUATORIAL GUINEA:

Route schedule

1. Routes that may be operated in both directions by the airlines designated by Spain:

Points in Spain - intermediate points - points in Equatorial Guinea open to international air traffic - points beyond.

2. Routes that may be operated in both directions by the airlines designated by Equatorial Guinea:

Points in Equatorial Guinea - intermediate points - points in Spain open to international air traffic - points beyond.

General notes

1. The designated airlines may change the order of or omit one or more points on the routes indicated in paragraphs 1 and 2 of section I of this annex, in all or part of their services, provided that the point of departure of the route is in the territory of the Contracting Party that designated those airlines.

2. The intermediate points and points beyond the above-mentioned routes to be operated with fifth freedom traffic rights by the designated airlines shall be agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The points in the territory of Equatorial Guinea and the points in the territory of Spain indicated in paragraphs 1 and 2 of Section I and the intermediate points and points beyond established on both routes to be operated without fifth freedom traffic rights shall be freely chosen by the designated airlines of each Contracting Party and shall be communicated to the aeronautical authorities of both Contracting Parties 30 days prior to the commencement of services. In addition, the points initially chosen may be replaced.

4. The designated airlines may coterminize two or more points in the territory of the other Contracting Party.

ANNEX II  
TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND  
THE REPUBLIC OF EQUATORIAL GUINEA:

Code-sharing clause

1. In operating or offering the agreed services on the specified routes, or on any segment of the routes, the designated airlines of each Contracting Party may enter into cooperative commercial arrangements, such as blocked space or code-sharing, with airlines of either Contracting Party or third countries that hold the appropriate rights. In the case of carriers in third countries, that third country shall authorize or permit similar arrangements between airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via that third country.

2. Where a designated airline operates services under code-sharing arrangements, when acting as an operating carrier, the capacity operated shall be counted against the capacity calculation of the Contracting Party that has designated that airline.

3. The capacity offered by a designated airline, when acting as a marketing carrier on services operated by other airlines, shall not be counted against the capacity calculation of the Contracting Party that has designated that airline.

4. Marketing carriers shall not exercise fifth freedom traffic rights on code-sharing services.

5. The designated airlines of either Party may transfer traffic between aircraft involved in code-sharing operations, without restrictions on the number, size or type of aircraft, provided that the service is scheduled on a non-stop basis.

6. Code-sharing services shall comply with the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as passenger protection or information, security, liability and others that apply generally to other carriers serving international traffic.

7. The designated airlines of each Contracting Party shall submit for consideration and, where appropriate, approval by the aeronautical authorities of the other Contracting Party the programmes and schedules for such services, at least 30 days prior to the proposed date of commencement of operations.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE ROYAUME  
D'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE ÉQUATORIALE

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

ARTICLE PREMIER DÉFINITIONS

ARTICLE 2 DROITS D'EXPLOITATION

ARTICLE 3 DÉSIGNATION DES COMPAGNIES  
AÉRIENNES ARTICLE 4 RÉVOCATIONS

ARTICLE 5 EXEMPTIONS

ARTICLE 6 TAXES AÉROPORTUAIRES

ARTICLE 7 TARIFS

ARTICLE 8 ACTIVITÉS COMMERCIALES

ARTICLE 9 LOIS ET RÈGLEMENTS

ARTICLE 10 CERTIFICATS ET LICENCES

ARTICLE 11 SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS AÉRIENNES

ARTICLE 12 SÛRETÉ

ARTICLE 13 CAPACITÉ ET FRÉQUENCES

ARTICLE 14 RENSEIGNEMENTS ET STATISTIQUES

ARTICLE 15 CONSULTATIONS

ARTICLE 16 MODIFICATIONS

ARTICLE 17 RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

ARTICLE 18 ENREGISTREMENT

ARTICLE 19 CONVENTIONS MULTILATÉRALES

ARTICLE 20 DÉNONCIATION

ARTICLE 21 ENTRÉE EN VIGUEUR

ANNEXE I TABLEAU DES ROUTES

ANNEXE II PARTAGE DE CODES

Le Royaume d'Espagne et la République de Guinée équatoriale, ci-après dénommés les  
« Parties contractantes »,

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international qui offre des possibilités  
justes et équitables à leurs compagnies aériennes respectives pour la conduite de leurs activités et  
qui leur permette de se livrer concurrence conformément aux règles et règlements de chaque Partie  
contractante,

Désireux de promouvoir le développement du transport aérien international,

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité dans le transport aérien international et réaffirmant leur profonde préoccupation à l'égard des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui nuisent à la sécurité des personnes ou des biens,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit :

### *ARTICLE PREMIER. DÉFINITIONS*

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord relatif au transport aérien, et sauf indication contraire dans son texte :

- a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention, ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, dès lors que ces annexes et modifications ont été approuvées ou ratifiées par les deux Parties contractantes ;
- b) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Royaume d'Espagne, en matière civile, le Ministère des travaux publics (Direction générale de l'aviation civile) et, dans le cas de la République de Guinée équatoriale, le Ministère du transport, de la technologie, des services postaux et des télécommunications (Direction générale de l'aviation civile) ou, dans les deux cas, les institutions ou personnes légalement autorisées à exercer les fonctions liées au présent Accord qu'assument les autorités susmentionnées ;
- c) le terme « compagnie aérienne désignée » renvoie aux entreprises de transport aérien opérant dans le trafic international qui sont désignées par chaque Partie contractante pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord, comme énoncé à l'article 3 de ce dernier ;
- d) les termes « territoire », « service aérien international » et « escales non commerciales » ont le sens qui leur est attribué aux articles 2 et 96 de la Convention ;
- e) le terme « Accord » désigne le présent Accord relatif au transport aérien, son annexe et toute modification de ceux-ci ;
- f) le terme « routes spécifiées » désigne les routes établies ou à établir dans l'annexe au présent Accord ;
- g) le terme « services convenus » désigne les services aériens internationaux qui, en vertu des dispositions du présent Accord, peuvent être établis sur les routes spécifiées ;
- h) le terme « tarif » renvoie aux prix fixés pour le transport de passagers, de marchandises ou de biens (à l'exception du courrier), y compris tout autre avantage supplémentaire appréciable accordé ou offert conjointement à ce transport ainsi que les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Ce terme englobe également les conditions qui règlent l'application du prix du transport et le paiement des commissions correspondantes ;
- i) le terme « capacité », employé au sujet d'un aéronef, désigne le nombre de sièges ou la capacité de charge de marchandises qu'il offre et, employé au sujet des services convenus, la capacité des aéronefs utilisés pour ces services, multipliée par la fréquence des vols de ces aéronefs pendant chaque saison sur une route ou une section de route donnée ;
- j) le terme « ressortissants », dans le cas de l'Espagne, désigne les ressortissants des États membres de l'Union européenne et, dans le cas de la Guinée équatoriale, les ressortissants des États parties à la Décision de Yamoussoukro ;

k) le terme « traités de l'Union européenne » renvoie au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Le terme « traités », dans le cas de la Guinée équatoriale, renvoie au Traité de la CEMAC et à la Décision de Yamoussoukro.

## *ARTICLE 2. DROITS D'EXPLOITATION*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord, aux fins de l'établissement des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe des présentes.

2. Lors de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les compagnies aériennes désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes jouissent des droits suivants :

- a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;
- b) atterrir sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
- c) atterrir aux points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante qui sont spécifiés dans le tableau des routes annexé au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises, ensemble ou séparément, dans le cadre du trafic aérien international, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ;
- d) atterrir aux points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante qui sont spécifiés dans le tableau des routes annexé au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises, ensemble ou séparément, dans le cadre du trafic aérien international, en provenance ou à destination du territoire d'un autre État, conformément aux dispositions de l'annexe au présent Accord.

3. Les droits énoncés aux alinéas a) et b) du paragraphe précédent sont accordés aux compagnies aériennes non désignées de chaque Partie contractante.

4. Aucune disposition du présent Accord n'est réputée conférer aux compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante des droits de cabotage à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante.

## *ARTICLE 3. DÉSIGNATION DES COMPAGNIES AÉRIENNES*

1. Chaque Partie contractante a le droit de faire savoir par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, le nombre de compagnies aériennes qu'elle souhaite voir exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que de remplacer une compagnie aérienne précédemment désignée par une autre compagnie.

2. À la réception d'une telle désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, selon les formes prescrites, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorde sans délai les permis et autorisations correspondants.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. L'octroi des autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article est soumis aux conditions suivantes :

4. 1. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Royaume d'Espagne :

4. 1.1. Elle doit être établie sur le territoire du Royaume d'Espagne conformément aux traités de l'Union européenne et détenir une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ;

4. 1.2. Un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne doit être exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitation aérienne, et l'autorité aéronautique compétente doit être clairement indiquée dans la désignation ;

4. 2. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République de Guinée équatoriale :

4. 2.1. Elle doit être établie sur le territoire de la République de Guinée équatoriale et autorisée conformément à la législation applicable en République de Guinée équatoriale ;

4. 2.2. Un contrôle réglementaire effectif et continu de cette compagnie aérienne doit être assuré par l'autorité aéronautique compétente de la République de Guinée équatoriale.

5. Une compagnie aérienne ainsi désignée et autorisée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus conformément au présent Accord.

6. Les compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes peuvent assurer les opérations aériennes et les fréquences convenues en utilisant des aéronefs loués avec équipage auprès d'une compagnie aérienne ne faisant pas l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu de la législation des Parties contractantes, sous réserve que ces aéronefs soient conformes aux normes de sécurité aérienne applicables et, dans tous les cas, aux annexes 1, 6 et 8 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et qu'ils soient dûment autorisés.

L'autorité aéronautique chargée du contrôle réglementaire effectif et continu des aéronefs loués avec équipage est clairement identifiée et est responsable de leur sécurité opérationnelle.

#### *ARTICLE 4. RÉVOCATIONS*

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, de suspendre l'exercice par cette compagnie aérienne des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) 1. dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Royaume d'Espagne :

i) lorsqu'elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume d'Espagne conformément aux traités de l'Union européenne ou ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ;

ii) lorsqu'un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est pas exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitation aérienne, ou lorsque l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement indiquée dans la désignation ;

2. dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République de Guinée équatoriale :

i) lorsqu'elle n'est pas établie sur le territoire de la République de Guinée équatoriale ou n'est pas autorisée en vertu des lois applicables en République de Guinée équatoriale ;

ii) en l'absence de contrôle réglementaire effectif et continu de cette compagnie aérienne par l'autorité aéronautique compétente de la République de Guinée équatoriale.



- b) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits en question ;
- c) lorsque la compagnie aérienne cesse d'exploiter les services convenus conformément aux conditions énoncées dans le présent Accord ;
- d) lorsque l'autre Partie contractante ne maintient pas ou n'applique pas les normes de sécurité et de sûreté prévues aux articles 11 et 12 du présent Accord.

2. Sans préjudice des articles 11 et 12, à moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiates des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient essentielles pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et aux règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### *ARTICLE 5. EXEMPTIONS*

1. Les aéronefs exploités dans le cadre de services aériens internationaux par les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement ordinaire, les réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à leur bord sont exemptés des droits de douane et autres droits ou taxes payables sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces réserves demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exemptés des droits et taxes susmentionnés, hormis pour la rémunération des services rendus :

- a) les provisions embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de la Partie contractante en question, pour être consommées à bord des aéronefs utilisés dans le cadre de services aériens internationaux de l'autre Partie contractante ;
- b) les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs utilisés dans le cadre de services aériens internationaux par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante ;
- c) le carburant et les lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs utilisés par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante et exploités dans le cadre de services aériens internationaux, même lorsque ces produits sont consommés durant le survol du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils ont été embarqués ;
- d) les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout matériel imprimé sur lequel figure l'emblème de la compagnie aérienne, ainsi que le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par ces compagnies aériennes désignées.

3. L'équipement ordinaire des aéronefs ainsi que les matériaux et provisions se trouvant à bord des aéronefs de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés 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'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues dans le présent article sont également applicables lorsque les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes ont conclu des accords avec d'autres compagnies aériennes concernant le prêt ou le transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de l'équipement ordinaire et d'autres biens mentionnés dans le présent article, sous réserve que la ou les autres compagnies aériennes bénéficient des mêmes exemptions que l'autre Partie contractante.

5. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leurs bagages, sont soumis aux contrôles prévus par la législation douanière applicable. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes et charges exigibles à l'importation.

6. Les exemptions prévues dans le présent article sont accordées conformément aux procédures établies dans la réglementation douanière de chaque Partie contractante.

#### *ARTICLE 6. TAXES AÉROPORTUAIRES*

Les taxes ou autres charges liées à l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses infrastructures, services techniques et autres installations, ainsi que toute autre charge liée à l'utilisation d'installations de navigation aérienne, de communication et de service, sont imposées conformément aux tarifs établis par chaque Partie contractante sur le territoire de son État, sous réserve que ces taxes ne soient pas supérieures aux taxes imposées pour l'utilisation desdits aéroports et services à ses propres aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires, en vertu de l'article 15 de la Convention.

#### *ARTICLE 7. TARIFS*

1. Les tarifs à appliquer par chaque compagnie aérienne désignée des Parties contractantes pour le transport international dans le cadre des services objets du présent Accord sont fixés librement à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les éléments de tarification, en particulier du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, des besoins des utilisateurs, d'un bénéfice raisonnable et d'autres considérations commerciales relatives au marché.

2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou l'enregistrement auprès de ses autorités aéronautiques des tarifs pratiqués par les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante à destination ou en provenance de son territoire. Les tarifs sont enregistrés ou notifiés, le cas échéant, au moins trente jours avant la date proposée de leur prise d'effet. Si cela est jugé approprié, un délai de notification ou d'enregistrement plus court que celui normalement requis peut être autorisé. Aucune Partie contractante n'exige des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante qu'elles notifient ou enregistrent les prix appliqués au public par les affréteurs, sauf si cela est nécessaire, à titre non discriminatoire, à des fins d'information.

3. Sans préjudice de l'application des règles de concurrence et de protection des usagers prévalant dans chaque Partie contractante, aucune des Parties contractantes ne prend de mesure unilatérale pour empêcher l'application d'un tarif proposé ou la poursuite de l'application d'un tarif existant d'une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante pour le transport international dans le cadre des services objets du présent Accord. Les Parties interviennent uniquement pour :

- a) éviter des tarifs ou des pratiques déraisonnables et discriminatoires ;
- b) protéger les usagers contre des tarifs injustement élevés ou restrictifs résultant d'un abus de position dominante ;
- c) protéger les autres compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides de l'État, directes ou indirectes ;
- d) protéger les autres compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas, lorsqu'il s'agit manifestement d'une tentative d'élimination de la concurrence.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent approuver expressément les tarifs qui leur sont soumis par les compagnies aériennes désignées. Lorsque ces autorités considèrent qu'un tarif particulier relève des catégories décrites aux alinéas a), b), c) et d) du paragraphe 3, elles informent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi que la compagnie aérienne concernée de leur désapprobation, en indiquant leurs raisons, dès que possible et au plus tard trente jours après la date de notification ou de soumission du tarif en question, et peuvent avoir recours aux procédures de consultation prévues au paragraphe 5 du présent article. Sauf si les deux autorités aéronautiques ont convenu par écrit de les désapprouver conformément aux procédures susmentionnées, les tarifs sont réputés approuvés.

5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander la tenue de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante concernant tout tarif pratiqué par une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante pour le transport international dans le cadre des services visés dans le présent Accord, y compris tout tarif ayant fait l'objet d'un avis de désapprobation. Ces consultations ont lieu au plus tard trente jours après réception de la demande. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes coopèrent en vue de recueillir les renseignements nécessaires à un règlement raisonnable de la question. Si, au cours de ces consultations, un accord est conclu au sujet du tarif en question, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de mettre cet accord en vigueur. Si aucun accord mutuel n'est conclu, le tarif prend effet ou continue de s'appliquer.

6. Pour le transport international dans le cadre des services objets du présent Accord, chaque Partie contractante permet aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante de proposer des tarifs similaires à ceux pratiqués par n'importe quelle compagnie aérienne pour un service aérien comparable entre les mêmes points.

7. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été établi. Tout tarif approuvé sans délai d'expiration reste en vigueur si aucun nouveau tarif n'est proposé ou approuvé, tant qu'il n'est pas annulé par la compagnie aérienne concernée ou tant que les deux Parties contractantes n'ont pas convenu qu'il doit cesser de s'appliquer.

#### *ARTICLE 8. ACTIVITÉS COMMERCIALES*

1. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante peuvent, selon le principe de réciprocité, maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante leurs représentants ainsi que leur personnel commercial, technique et d'exécution nécessaire, de même que leurs bureaux, dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante peuvent, à leur choix, combler ces besoins en personnel en faisant appel à leur propre personnel ou aux services de toute autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne exerçant des activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de cette Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur dans l'autre Partie contractante et, conformément à ces lois et règlements, chaque Partie contractante délivre, si nécessaire, selon le principe de réciprocité et dans un délai minimal, les permis de séjour et de travail, les visas, le cas échéant, ou autres documents similaires, aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

4. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante respectent les lois et règlements relatifs à la proportion maximale d'employés non ressortissants qu'elles peuvent maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante.

5. Lorsque, en raison de circonstances particulières, l'entrée ou la présence de personnel est requise en urgence et à titre temporaire, les permis, visas et autres documents requis par les lois et règlements de chaque Partie contractante, le cas échéant, sont délivrés rapidement, de manière à ne pas retarder l'entrée de ce personnel dans l'État concerné.

6. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de fournir ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de confier la réalisation de tout ou partie de ces services, selon son choix, à l'un des organismes autorisés à cet effet. Lorsque les lois et règlements applicables à l'assistance en escale sur le territoire d'une Partie contractante limitent ou excluent la possibilité de sous-traitance de tels services ou d'auto-assistance en escale, toutes les compagnies aériennes désignées sont traitées sans discrimination à l'égard de leur accès à l'auto-assistance en escale et aux services d'escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

7. Selon le principe de réciprocité et sans discrimination à l'égard de toute autre compagnie aérienne assurant un trafic international, les compagnies aériennes désignées des Parties contractantes sont libres de vendre des services de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, que ce soit directement ou par l'intermédiaire d'agents, dans quelque monnaie légale que ce soit, conformément à la législation en vigueur dans chaque Partie contractante.

8. Les compagnies aériennes désignées de chacune des Parties contractantes sont libres de transférer du territoire de vente vers leur propre territoire national toutes recettes dépassant les dépenses effectuées. Lesdits transferts nets incluent les recettes provenant de la vente de services de transport aérien et de services auxiliaires et complémentaires, effectuée directement ou par l'intermédiaire d'un agent, ainsi que les intérêts commerciaux ordinaires perçus sur ces recettes alors qu'elles se trouvaient en dépôt dans l'attente de leur transfert, conformément à la législation d'échange en vigueur dans chacune des Parties.

9. Lesdits transferts se font sans préjudice des obligations fiscales en vigueur sur le territoire de chaque Partie contractante.

10. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante reçoivent, dans les délais réglementaires, l'autorisation leur permettant de procéder à de tels transferts librement, conformément aux lois applicables de chaque Partie en matière de change et au taux officiel en vigueur à la date de la demande.

#### *ARTICLE 9. LOIS ET RÈGLEMENTS*

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et le départ des aéronefs exploités pour la navigation aérienne internationale, ou concernant l'exploitation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur des frontières de son territoire, s'appliquent aux aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements régissant l'entrée, la circulation, le séjour sur le territoire de chaque Partie contractante, ainsi que le départ depuis ce territoire, de passagers, de membres d'équipage, de bagages, de courrier et de marchandises, de même que les formalités relatives à l'entrée et au départ, à l'immigration, à la sûreté de l'aviation, aux passeports, à la douane et aux mesures sanitaires, s'appliquent également, sur le territoire en question, aux passagers, aux membres

d'équipage, aux bagages, au courrier et aux marchandises des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante.

#### *ARTICLE 10. CERTIFICATS ET LICENCES*

1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements de l'une ou l'autre des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord, sous réserve que les conditions qui s'appliquaient à la délivrance ou à la validation de ces certificats ou licences soient d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales pouvant être établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour le survol de son propre territoire ou l'atterrissage sur celui-ci, de refuser de reconnaître les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

#### *ARTICLE 11. SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS AÉRIENNES*

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander la tenue de consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans des domaines relatifs à l'équipage, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande en question.

2. Si, au terme de ces consultations, l'une ou l'autre des Parties contractantes estime que l'autre Partie ne met pas en œuvre et n'applique pas effectivement des normes de sécurité qui, dans l'un de ces domaines, sont au moins équivalentes aux normes minimales pertinentes établies en vertu de la Convention, elle informe l'autre Partie de ses conclusions et des mesures qu'elle estime nécessaires pour faire respecter ces normes minimales. L'autre Partie prend les mesures correctrices appropriées. Si l'autre Partie ne prend pas de mesures appropriées dans un délai de quinze jours, ou tout autre délai plus long convenu, l'application de l'article 4 du présent Accord (Révocations) est justifiée.

3. Sans préjudice des obligations prévues à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie contractante dans le cadre de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une visite, dénommée dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic », sous réserve que cette visite n'entraîne pas de retard déraisonnable. L'inspection est réalisée à bord et à l'extérieur de l'aéronef par les représentants autorisés de l'autre Partie afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic suscitent :

- a) de sérieuses préoccupations quant au fait qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales correspondantes en vigueur conformément à la Convention ;
- b) de sérieuses préoccupations quant à l'absence de mise en œuvre et d'application effectives des normes de sécurité correspondantes en vigueur conformément à la Convention ;

la Partie contractante qui procède à l'inspection peut, aux fins de l'article 33 de la Convention, conclure que les conditions qui s'appliquaient à la délivrance ou à la validation du

certificat ou des licences de l'aéronef en question ou de son équipage, ou que les conditions qui s'appliquaient à l'exploitation de l'aéronef en question, ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

5. Si, au moment de débiter une inspection sur l'aire de trafic, conformément au paragraphe 3 ci-dessus, d'un aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie contractante, le représentant de la ou des compagnies aériennes en question refuse l'accès à l'aéronef, l'autre Partie contractante peut en déduire qu'il existe des préoccupations sérieuses des types visés au paragraphe 4 ci-dessus et en tirer les conclusions mentionnées dans le paragraphe en question.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, en raison d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, au terme de consultations ou de toute autre manière, qu'il est essentiel d'agir immédiatement pour assurer la sûreté d'exploitation de la compagnie aérienne.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus cesse de s'appliquer à la disparition du motif qui a justifié son adoption.

8. Si l'Espagne a désigné une compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits accordés à l'autre Partie contractante dans le présent article s'appliquent également pour ce qui est de l'adoption, de l'exercice ou du respect des normes de sécurité par cet État membre de l'Union européenne et à l'égard de l'autorisation d'exploitation de la compagnie aérienne en question.

9. Aux fins du présent Accord, les Parties conviennent qu'un contrôle réglementaire effectif suppose, au minimum, que l'État qui a délivré le certificat d'exploitation aérienne ou un agrément équivalent assure une surveillance effective et continue des programmes de sécurité opérationnelle et de sûreté aérienne par l'application, au minimum, des normes de l'OACI, et veille à ce que la compagnie aérienne respecte les exigences établies par les autorités compétentes pour l'exploitation de services aériens internationaux et exerce ses activités conformément à l'ensemble des normes applicables de l'OACI.

## *ARTICLE 12. SÛRETÉ*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes confirment que leur obligation réciproque de protéger l'aviation civile contre les actes d'ingérence illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la validité générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent, 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 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 et complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, conclue à Montréal le 23 septembre 1971, et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991.

2. Les Parties contractantes se prêtent 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 leur équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions sur la sûreté de l'aviation qui sont établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants ayant leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas du Royaume d'Espagne, des exploitants d'aéronefs établis sur leur territoire en vertu des traités de l'Union européenne et disposant d'une licence d'exploitation valide conformément à la réglementation de l'Union européenne, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions en matière de sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs devraient être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté de l'aviation visées au paragraphe précédent et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée et le séjour sur son territoire, ainsi que pour le départ de celui-ci. Pour le départ du territoire de la République de Guinée équatoriale ou durant le séjour sur celui-ci, les exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les exigences en matière de sûreté de l'aviation conformément à la réglementation en vigueur dans ce pays. Pour le départ du territoire du Royaume d'Espagne ou durant le séjour sur celui-ci, les exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les exigences en matière de sûreté de l'aviation conformément à la réglementation de l'Union européenne et à la réglementation en vigueur en la matière dans le Royaume d'Espagne. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et procéder à l'inspection des passagers, de l'équipage, des effets personnels, des bagages, des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à adopter des mesures de sûreté spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. 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 leur équipage, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications ainsi qu'en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et sans risque, à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une des Parties contractantes a des raisons valables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux règles du présent article en matière de sûreté de l'aviation, ladite Partie contractante peut demander la tenue immédiate de consultations avec l'autre Partie contractante.

7. Nonobstant les dispositions de l'article 4 (Révocations) du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans les quinze jours qui suivent la date de cette demande constitue un motif légitime pour suspendre, révoquer, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés aux compagnies aériennes des deux Parties contractantes.

8. En cas de menace immédiate et extraordinaire, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

9. Toute mesure prise conformément au paragraphe 7 est suspendue dès que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article.

### *ARTICLE 13. CAPACITÉ ET FRÉQUENCES*

1. Les Parties contractantes accordent aux compagnies aériennes désignées des deux Parties des possibilités égales et équitables d'assurer les services aériens internationaux visés dans le présent Accord.

2. Les services assurés par les compagnies aériennes désignées sur l'une des routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord ont toujours comme objectif premier d'offrir une capacité adaptée aux besoins, actuels et raisonnablement prévisibles, du trafic entre les deux pays afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des deux Parties contractantes.

3. La capacité à offrir dans le cadre de l'exploitation des services aériens convenus par les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante est établie par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties, selon le principe de capacité équilibrée.

4. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sont informées, lorsque cela est exigé, des fréquences et des horaires des opérations de services aériens au moins trente jours avant le début de ces opérations, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conviennent d'un délai plus court.

5. Si l'une des Parties contractantes estime que le service fourni par une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante n'est pas conforme aux normes et principes énoncés dans le présent article, elle peut demander la tenue de consultations en vertu de l'article 16 du présent Accord, afin d'examiner les opérations en question pour déterminer d'un commun accord les mesures correctrices qui sont jugées appropriées.

### *ARTICLE 14. RENSEIGNEMENTS ET STATISTIQUES*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande, les renseignements et les statistiques relatifs au trafic assuré par les compagnies aériennes désignées de la première Partie dans le cadre des services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, tels qu'ils ont été élaborés et soumis par les compagnies aériennes désignées à leurs autorités aéronautiques nationales en vue de leur publication. Toute donnée statistique supplémentaire relative au trafic que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent souhaiter obtenir des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante fait l'objet de discussions entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles.

### *ARTICLE 15. CONSULTATIONS*

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



### *ARTICLE 16. MODIFICATIONS*

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord, elle peut demander la tenue d'une consultation avec l'autre Partie contractante. Ladite consultation, qui peut avoir lieu oralement ou par correspondance entre les autorités aéronautiques, commence dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toutes les modifications ainsi convenues entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 21.

2. Les modifications de l'annexe au présent Accord peuvent être faites par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et confirmées par un échange de notes effectué par la voie diplomatique. La consultation, qui peut avoir lieu oralement ou par correspondance entre les autorités aéronautiques, commence dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande.

### *ARTICLE 17. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS*

1. En cas de survenue d'un différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent en premier lieu de le régler par l'intermédiaire de négociations directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas régler le différend par voie de négociations, celui-ci, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, peut être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont un nommé par chaque Partie contractante et le troisième par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une note de l'autre, envoyée par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre est désigné dans un délai de soixante jours à compter de la désignation du deuxième des arbitres susmentionnés, est toujours un ressortissant d'un État tiers, intervient en qualité de président du tribunal et décide du lieu où se tient l'arbitrage. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai indiqué ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Si cela se produit, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et intervient en tant que président du tribunal.

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

4. Chaque Partie contractante paie les frais et la rémunération de son propre arbitre ; les honoraires du troisième arbitre et les frais correspondants nécessaires, ainsi que ceux engagés en lien avec son activité d'arbitrage, sont supportés à parts égales par les Parties contractantes.

### *ARTICLE 18. ENREGISTREMENT*

Le présent Accord et toute modification qui y est apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*ARTICLE 19. CONVENTIONS MULTILATÉRALES*

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes adhèrent à une convention ou à un accord multilatéral portant sur des questions régies par le présent Accord, elles se consultent afin de déterminer s'il est souhaitable de réviser le présent Accord pour le rendre conforme à la convention ou à l'accord multilatéral en question.

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, une Partie contractante adhère à une convention d'intégration régionale multilatérale ou à un accord sur le droit de l'aviation, les Parties contractantes se consultent pour réviser l'Accord à la lumière de cette nouvelle situation.

*ARTICLE 20. DÉNONCIATION*

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une telle notification est envoyée, l'Accord prend fin douze mois après la date de réception de la notification de l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante n'accuse pas réception de ladite notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*ARTICLE 21. ENTRÉE EN VIGUEUR*

Le présent Accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note de l'échange de notes diplomatiques entre les Parties contractantes confirmant l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé

le présent Accord.

FAIT en double exemplaire, à Madrid, le 28 novembre 2012.

Pour le Royaume d'Espagne :

JOSÉ MANUEL GARCÍA-MARGALLO

Ministre des affaires étrangères et de la coopération

Pour la République de Guinée équatoriale :

AGAPITO MBA MOKUY

Ministre des affaires étrangères et de la coopération

## ANNEXE I

À l'Accord relatif au transport aérien entre le Royaume d'Espagne et la République de Guinée équatoriale :

### TABLEAU DES ROUTES

1. Routes pouvant être exploitées dans les deux sens par les compagnies aériennes désignées par l'Espagne :

Points en Espagne - points intermédiaires - points en Guinée équatoriale ouverts au trafic aérien international - points au-delà.

2. Routes pouvant être exploitées dans les deux sens par les compagnies aériennes désignées par la Guinée équatoriale :

Points en Guinée équatoriale - points intermédiaires - points en Espagne ouverts au trafic aérien international - points au-delà.

### REMARQUES GÉNÉRALES

1. Les compagnies aériennes désignées peuvent modifier l'ordre des points ou omettre un ou plusieurs points sur les routes indiquées aux paragraphes 1 et 2 de la section I de la présente annexe, sur tout ou partie de leurs services, sous réserve que le point de départ de la route se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné ces compagnies aériennes.

2. Les points intermédiaires et les points au-delà des routes susmentionnées à exploiter avec des droits de trafic de cinquième liberté par les compagnies aériennes désignées sont convenus par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les points situés sur le territoire de la Guinée équatoriale et les points situés sur le territoire de l'Espagne indiqués aux paragraphes 1 et 2 de la section I, ainsi que les points intermédiaires et les points au-delà établis sur les deux routes, à exploiter sans droits de trafic de cinquième liberté, sont librement choisis par les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante et sont communiqués aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente jours avant le début des services. En outre, les points initialement choisis peuvent être remplacés.

4. Les compagnies aériennes désignées peuvent coterminaliser deux points ou plus sur le territoire de l'autre Partie contractante.

## ANNEXE II

À l'Accord relatif au transport aérien entre le Royaume d'Espagne et la République de Guinée équatoriale :

### CLAUSE DE PARTAGE DE CODES

1. Lors de l'exploitation ou de l'offre des services convenus sur les routes spécifiées, ou sur tout segment de ces routes, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante peuvent conclure des accords commerciaux de coopération, par exemple en matière de réservation de capacité ou de partage de codes, avec des compagnies aériennes de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou de pays tiers disposant des droits appropriés. Dans le cas d'entreprises de transport de pays tiers, le pays tiers en question autorise ou permet des accords similaires entre les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et d'autres compagnies aériennes sur des services à destination ou en provenance de ce pays tiers ou passant par celui-ci.

2. Lorsqu'une compagnie aérienne désignée assure des services au titre d'accords de partage de codes en tant que transporteur effectif, la capacité exploitée est comptabilisée par rapport au calcul de capacité de la Partie contractante qui a désigné cette compagnie aérienne.

3. La capacité offerte par une compagnie aérienne désignée, lorsqu'elle intervient en tant que transporteur commercial sur des services exploités par d'autres compagnies aériennes, n'est pas comptabilisée par rapport au calcul de capacité de la Partie contractante qui a désigné cette compagnie aérienne.

4. Les transporteurs commerciaux n'exercent pas de droits de trafic de cinquième liberté sur les services en partage de codes.

5. Les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre des Parties peuvent transférer du trafic entre des aéronefs utilisés dans des opérations en partage de codes, sans restrictions quant au nombre, à la taille ou au type d'aéronefs, sous réserve que le service soit programmé sans escale.

6. Les services en partage de codes respectent les exigences réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les Parties contractantes, telles que la protection ou l'information des passagers, la sûreté, la responsabilité civile et autres exigences qui s'appliquent généralement aux autres transporteurs assurant un trafic international.

7. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante soumettent à l'examen et, le cas échéant, à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les programmes et horaires de ces services, au moins trente jours avant la date proposée pour le début des opérations.