

No. 56793*

**Spain
and
Gambia**

**Air Transport Agreement between the Kingdom of Spain and the Republic of the Gambia
(with annex). Madrid, 30 December 2010**

Entry into force: *29 June 2021 by notification, in accordance with article 22*

Authentic texts: *English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Spain, 12 July 2021*

**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
Gambie**

**Accord relatif au transport aérien entre le Royaume d'Espagne et la République de Gambie
(avec annexe). Madrid, 30 décembre 2010**

Entrée en vigueur : *29 juin 2021 par notification, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Espagne,
12 juillet 2021*

**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.*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

INDEX

PREAMBLE

ART. 1	DEFINITIONS
ART. 2	OPERATING RIGHTS
ART. 3	DESIGNATION OF AIRLINES
ART. 4	REVOCATIONS
ART. 5	EXEMPTIONS
ART. 6	AIRPORT CHARGES
ART. 7	TARIFFS
ART. 8	COMMERCIAL OPPORTUNITIES
ART. 9	LAWS AND REGULATIONS
ART. 10	CERTIFICATES AND LICENCES
ART. 11	AVIATION SAFETY
ART. 12	SECURITY
ART. 13	TAX SYSTEM
ART. 14	CAPACITY
ART. 15	STATISTICS
ART. 16	CONSULTATIONS
ART. 17	MODIFICATIONS
ART. 18	SETTLEMENT OF DISPUTES
ART. 19	REGISTRATION
ART. 20	MULTILATERAL CONVENTIONS
ART. 21	TERMINATION
ART. 22	ENTRY INTO FORCE

**AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND
THE REPUBLIC OF THE GAMBIA**

The Kingdom of Spain and The Republic of The Gambia, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Desiring to promote an international aviation system which offers fair and equal opportunities to their respective airlines for the operation of the services and which allows them to compete in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

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

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- a) the term **Convention** means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;
- b) the term **Aeronautical Authorities** means in the case of the Kingdom of Spain, on the civil level, the Ministry of Fomento (General Directorate of Civil Aviation), and in the case of The Republic of The Gambia, the Department of State for Works, Construction and Infrastructures (Gambia Civil Aviation Authority) or, in both cases, any person or body duly authorized to perform any function related to this Agreement exercised by the said Authorities;
- c) the term **designated airline** means the airline providing essentially international air services that each Contracting Party has designated to operate the agreed services on the specified routes as established in the Annex to this Agreement and in accordance with Article III of this Agreement;
- d) the terms **territory, international air service, and stop for non traffic purposes** have the meanings specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term **Agreement** means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- f) the term **specified routes** means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- g) the term **agreed services** means the international air services which can be operated, according to the provisions of this Agreement, on the specified routes;
- h) the term **tariff** means the prices established for the carriage of passengers, baggage and freight (except mail) including any significant additional benefit granted or provided together with the said transport as well as the commission to be paid in connection with the sale of tickets and with the corresponding transactions for

the carriage of goods. It also includes the conditions for the application of the transport price and the payment of the appropriate commission.

- i) the term **capacity** means, in relation to an aircraft, the availability of seats and/or cargo of the said aircraft and, in relation to the agreed services, it means the capacity of the aircraft used on the said services, multiplied by the number of frequencies operated by the said aircraft during each season on one route or on one sector of a route.
- j) the term **nationals**, in the case of Spain, shall be understood as referring to nationals of European Community Member States

ARTICLE 2

OPERATING RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.
2. The airlines designated by each Contracting Party, shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - a) to fly over the territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - c) to make stops in the said territory at points specified in the Route Schedule in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on or putting down international traffic of passengers, cargo and mail, jointly or separately, in accordance with the provisions of the Annex to this Agreement, to or from the territory of the other Contracting Party or to or from the territory of another State;
3. Airlines of either Contracting Party other than the designated airlines shall be ensured the rights specified in paragraphs a) and b) above.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party rights of cabotage in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to substitute another airline for an airline previously designated. Such designation shall specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the agreed services.

2. On receipt of such designation, and on application from the designated airline, in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall grant without delay the appropriate operating authorizations and permissions, subject to the provisions of paragraphs 3) and 4) of this Article.

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

4. The granting of the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article shall require:

4.1. in the case of an airline designated by the Kingdom of Spain:

4.1.1. it is established in the territory of the Kingdom of Spain under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and

4.1.2. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation;

4.2. in the case of an airline designated by The Republic of The Gambia

4.2.1. it is established in the territory of The Republic of The Gambia and is licensed in accordance with the applicable law of The Republic of The Gambia; and

4.2.2. The Republic of The Gambia has and maintains effective regulatory control of the airline.

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

ARTICLE 4

REVOCATIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or technical permissions or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

- a) 1. in the case of an airline designated by the Kingdom of Spain:
 - i) it is not established in the territory of the Kingdom of Spain under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation;
- 2. in the case of an airline designated by The Republic of The Gambia
 - i) it is not established in the territory of The Republic of The Gambia or is not licensed in accordance with the applicable law of The Republic of The Gambia; or
 - ii) The Republic of The Gambia is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
- b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- c) in any case in which that airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

- d) in the case of failure by the other Contracting Party to comply with or apply the Safety and Security standards in accordance with Articles 11 and 12 of this Agreement.

2. Without prejudice to the provisions under Articles 11 and 12 and unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article are essential to prevent further infringement of the laws and regulations, such a right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

EXEMPTIONS

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempt from all customs duties and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

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

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

The exemptions or charges reductions referred to in sub-paragraphs a), b), c) and d) above shall be granted in accordance with the procedure established in the Customs regulations in force.

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in this Article provided that the other airline or airlines enjoy the same exemptions from that other Contracting Party.

5. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party as well as their baggage shall be subject to the controls established under the applicable Customs regulations. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes levied on imports.

ARTICLE 6

AIRPORT CHARGES

Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party on the territory of its State, in accordance with Article 15 of the Convention provided that the said fees may not exceed the fees imposed on its own national aircraft used on similar international services for the use of the said airport and services.

ARTICLE 7

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of each Contracting Party for the international carriage in the services provided under this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation, the characteristics of the service, the interests of users, a reasonable profit and other market considerations.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of tariffs charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Without prejudice of the applicable competition and consumer protection laws prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of an effective tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation in the services provided under this Agreement. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position.
- c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support;
- d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

4. Without prejudice to the provisions of paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of either Contracting Party may expressly approve those tariffs submitted by the designated airlines. Where such Aeronautical Authorities find that a certain tariff falls within the categories set forth in paragraph 3.a, 3.b, 3.c and 3.d they shall send reasoned notification of its dissatisfaction to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and to the airline involved as soon as possible, and in no event later than thirty (30) days after the date of notification or filing of the tariff in question; and it may request consultations in accordance with the procedures established under paragraph 5 of this Article. Unless both Aeronautical Authorities have agreed to disapprove tariffs in writing in

accordance with the procedures above, the tariffs shall be treated as having been approved.

5. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party may request the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party consultations on any tariff charged by an airline of the other Contracting Party for the international carriage to or from the territory of the first Contracting Party, including those tariffs for which a notice of dissatisfaction has been given. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing the necessary information for a reasoned resolution of the issue. If an agreement is reached with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, the Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to put that agreement into effect. If such mutual agreement is not reached, the tariff shall go into effect or continue in effect.

6. For the air transportation in the services provided under this Agreement, each Contracting Party shall allow the designated airlines of the other Contracting Party to hold out tariffs similar to those charged by any airline for a comparable air service provided between the same points.

7. A 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 date shall remain in force if no other tariff has been filed or approved until its withdrawal by the airline concerned, or until both Contracting Parties agree that such tariff shall no longer be in effect.

8. The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

ARTICLE 8

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

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

2. The request for staff may, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied either by their own personnel or by using the services of any other organization, company or airlines operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, according to such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1) of this Article.
4. Should special circumstances require the entry or permanence of staff on an emergency and temporary basis, the permits, visas and documents required by the laws and regulations of each Contracting Party shall be issued promptly so as not to delay the entry of such personnel into the state concerned.
5. Each designated airline shall have the right to provide their own ground-handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the regulations applicable to the provision of ground-handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.
6. On a reciprocal and non discriminatory basis with respect to any other airline operating in international traffic, the airlines designated by the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, and in any currency in accordance with the laws in force in each Contracting Party.
7. The airlines of each Contracting Party shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent of air transport services, and ancillary or supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
8. Such remittances shall be made without prejudice to any fiscal obligations in force in the territory of either Contracting Party.
9. The airlines designated by the Contracting Parties shall be granted the appropriate authorization to make such remittances on the due dates in freely convertible currency at the official rate of exchange in force at the time of the request.

ARTICLE 9

LAWS AND REGULATIONS

1. Each Contracting Party laws and regulations controlling the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international air services or related to the operation of aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations controlling the entry, stay and departure of passengers, crew, baggage, mail and cargo, over the territory of each Contracting Party, and also the regulations related to the requirements of entry and departure from the country, immigration, customs and sanitary rules, shall be applied in such territory to the operations of the designated airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 10

CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competence and licences issued or rendered valid in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex to this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party, for the purpose of overflying and/or landing in its own territory.

ARTICLE 11

AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocations).

3. Notwithstanding the obligations mentioned 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 another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp

inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. When the Kingdom of Spain has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State of the European Community, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State of the European Community and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 12

SECURITY

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

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of 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

such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Kingdom of Spain, operators of aircraft who are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in the paragraph above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of The Republic of The Gambia, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. For departure from, or while within, the territory of the Kingdom of Spain, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for 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 occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

7. Without prejudice to Article 4 (Revocations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of the airlines of both Contracting Parties.

8. When required by an immediate and extraordinary threat, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

9. Any action taken in accordance with the paragraph 7 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

ARTICLE 13

TAX SYSTEM

Each Contracting Party exempts the designated airlines of the other Contracting Party, on a mutual basis, from all taxes and charges on profits and earnings obtained from air service operations without prejudice to compliance with the formal obligations legally laid down by each Contracting Party.

ARTICLE 14

CAPACITY

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the routes specified in this Agreement.
2. The agreed services on any of the routes specified in the Annex to this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate for transportation of traffic between both countries.
3. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall be free to establish the frequencies, the capacity to be offered, and the type of aircraft to be used for such services. Notwithstanding the above, in the case of fifth freedom traffic operated to points in third countries, the frequencies and capacity to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be established by mutual agreement between the respective Aeronautical Authority.
4. The frequencies and time schedules established for the operation of the agreed services shall be notified when so required to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the start of the operation or such shorter period as the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may agree.
5. In instances where any of the Contracting Parties considers that the services provided by one or more airlines of the other Contracting Party do not comply with the requirements and principles provided by this Article, it may ask for consultations in accordance with Article 17 of this Agreement in order to examine the operations in question and determine on a mutual basis any action which may be deemed necessary.

ARTICLE 15

STATISTICS

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, the information and statistics related to the traffic carried by the airlines designated by one Contracting Party on the agreed services to or from the territory of the other Contracting Party in the same form as they have been prepared and submitted by the designated airlines to their national Aeronautical Authorities. Any additional statistical data related to traffic which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may request from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall be subject to discussions between the Aeronautical Authorities of both Contracting parties, at the request of either Contracting Party.

ARTICLE 16

CONSULTATIONS

In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the Agreement.

ARTICLE 17

MODIFICATIONS

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation may be between the Aeronautical Authorities and may be conducted by discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes. Consultations to this effect may be conducted by discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

ARTICLE 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and a third to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration on the dispute. The third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days as from the designation of the second arbitrator. This third arbitrator shall be a national of another State, shall act as the President of the Tribunal and shall determine the venue where the Arbitration shall be held. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as the President of the Tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision made by the President of the Tribunal under paragraph 2) of this Article.

4. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

ARTICLE 19

REGISTRATION

The Agreement, including any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20

MULTILATERAL CONVENTIONS

In the event of the conclusion by both Contracting Parties of a Multilateral Convention or Agreement concerning matters regulated by this Agreement after the latter has come into force, the said Contracting Parties shall hold consultations in order to determine the advisability of revising the Agreement to conform to the provisions of such Multilateral Convention or Agreement.

ARTICLE 21

TERMINATION

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

ARTICLE 22

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force as soon as both Contracting Parties give written notification to each other by exchange of diplomatic notes that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

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

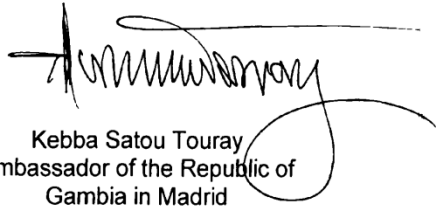
Done in duplicate at Madrid this 30th day of December 2010 in the Spanish and English languages, both texts being equally authentic.

For the Kingdom of Spain

For the Republic of the Gambia



Juan Antonio Yáñez-Barnuevo
Secretary of State for Foreign and
Iberoamerican Affairs



Kebba Satou Touray
Ambassador of the Republic of
Gambia in Madrid

ANNEX

To the Air Transport Agreement between the Kingdom of Spain and The Republic of The Gambia.

ROUTE SCHEDULE

1. Route which may be operated in both directions by the airlines designated by the Kingdom of Spain.

Points in Spain – Points in The Gambia and v.v.

2. Route which may be operated in both directions by the airlines designated by The Republic of The Gambia.

Points in The Gambia - Points in Spain and v.v.

GENERAL NOTES

1. The points of call in the territory of the other Contracting Party shall be agreed by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.
2. Not more than one point in the territory of each Contracting party shall be served by the designated airline of the other Contracting Party on any one service.
3. The airlines designated by either Contracting Party shall submit for approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, the frequencies and time-tables for the operations of the agreed air services, at least thirty (30) days prior to the start of the said operations.

4. CODESHARE

1. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, or on any sector of the routes, the designated airlines of each Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked space or code sharing with airlines of any one of the two Contracting Parties or with third country airlines holding the appropriate rights. In the event of third country airlines, the concerned third country shall authorize or allow comparable arrangements

between the airlines of the other Contracting party and other airlines on services to, from and via such a third country.

2. Where a designated airline operates services under code-share arrangements, as the operating airline, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline.
3. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline.
4. No fifth freedom traffic rights shall be exercised by the marketing airlines on the services provided under code-share arrangements.
5. The designated airlines of any one of the Parties may transfer traffic between the aircraft involved in code share operations, without restrictions on the number, size or type of aircraft, provided that the service is scheduled as a direct connection flight.
6. Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of and information to passengers, security, liability and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic.
7. The designated airlines of either Contracting Party shall submit the programs and schedules of the services concerned for consideration and, where appropriate, approval by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days before the date proposed for the start of the operations.

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

ÍNDICE

PREÁMBULO

Art. 1	DEFINICIONES
Art.2	DERECHOS DE EXPLOTACIÓN
Art.3	DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS
Art.4	REVOCAIONES
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 OPERACIONAL
Art.12	PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD AÉREA
Art.13	SITEMA FISCAL
Art.14	CAPACIDAD
Art.15	ESTADÍSTICAS
Art.16	CONSULTAS
Art.17	MODIFICACIONES
Art.18	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
Art.19	REGISTRO
Art.20	CONVENIOS MULTILATERALES
Art.21	DENUNCIA
Art.22	ENTRADA EN VIGOR

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

El Reino de España y la República de Gambia, denominados en adelante las "Partes Contratantes",

Deseando promover un sistema de aviación internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a sus respectivas compañías aéreas para la explotación de los servicios y que les permita competir de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer la expansión de oportunidades en el ámbito del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el máximo grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o los bienes; y

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1

DEFINICIONES

A los efectos de la interpretación y aplicación del presente Acuerdo, y a menos que en el mismo se disponga otra cosa:

- a) por **Convenio** se entenderá el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, e incluirá cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;
- b) por **Autoridades Aeronáuticas** se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a la República de Gambia, el Ministerio de Obras Públicas, Construcción e Infraestructuras (Autoridad de Aviación Civil de Gambia) o, en ambos casos, las personas o instituciones debidamente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con el presente Acuerdo que ejerzan dichas Autoridades;
- c) por **compañía aérea designada** se entenderá toda compañía aérea que preste fundamentalmente servicios aéreos internacionales que cada Parte Contratante haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, conforme a lo establecido en el Anexo al presente Acuerdo y de conformidad con el artículo III del mismo;
- d) los términos **territorio, servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales** tendrán el mismo significado que les dan los artículos 2 y 96 del Convenio;
- e) por **Acuerdo** se entenderá el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;
- f) por **rutas especificadas** se entenderán las rutas establecidas o que se establezcan en el Anexo al presente Acuerdo;
- g) por **servicios convenidos** se entenderán los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, puedan explotarse en las rutas especificadas;
- h) por **tarifa** se entenderán los precios que se fijen para el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías (excepto el correo), incluido cualquier beneficio adicional significativo concedido o prestado

junto con el mencionado transporte, así como la comisión que se ha de abonar en relación con la venta de billetes y con las transacciones correspondientes para el transporte de mercancías. Incluirá también las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de la comisión correspondiente;

- i) por **capacidad** se entenderá, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y, en relación con los servicios convenidos, se entenderá la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por dichas aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de una ruta;
- j) por **nacionales** se entenderá, en el caso de España los nacionales de los Estados miembros de la Comunidad Europea.

ARTICULO 2

DERECHOS DE EXPLOTACIÓN

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 I.

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

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

3. Se garantizará a las compañías aéreas de cada Parte Contratante que no sean compañías aéreas designadas los derechos especificados en las anteriores letras a) y b).

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 3

DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar mediante notificación por escrito a la otra Parte Contratante, por vía diplomática, el número de compañías aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra compañía aérea una compañía aérea previamente designada. Tal designación especificará el alcance de la autorización concedida a cada compañía aérea en relación con la explotación de los servicios convenidos.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la compañía aérea designada con arreglo a la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá conceder sin demora, con arreglo a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo, las correspondientes autorizaciones y permisos de explotación.

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

4. Para la concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el apartado 2 del presente artículo será preciso:

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

4.1.1 que esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y disponga de una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación comunitaria ; y

4.1.2 que el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo

de la compañía aérea y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación;

4.2 En el caso de las compañías aéreas designadas por la República de Gambia:

4.2.1 que esté establecida en el territorio de la República de Gambia y disponga de una Licencia de conformidad con la legislación aplicable de la República de Gambia; y

4.2.2 que la República de Gambia ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea.

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

ARTICULO 4

REVOCACIONES

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

a) 1. en el caso de una compañía aérea designada por el Reino de España:

i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea o no sea titular de una licencia de explotación válida con arreglo a la legislación comunitaria; o

ii) cuando el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o cuando la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación;

2. en el caso de una compañía aérea designada por la República de Gambia:

- i) cuando no esté establecida en el territorio de la República de Gambia o no disponga de una Licencia de conformidad con la legislación aplicable de la República de Gambia; o
 - ii) cuando la República de Gambia no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea.
- b) cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que haya otorgado esos derechos, o
 - c) en todo caso cuando de cualquier otro modo dicha compañía aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, o
 - d) cuando la otra Parte Contratante no cumpla o no aplique las normas sobre Seguridad de conformidad con los artículos 11 y 12 del presente Acuerdo.

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

ARTICULO 5

EXENCIONES

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes, así como sus equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentos de todos los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al 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 y exacciones, con excepción de las tasas por el servicio prestado:

- a) las provisiones de a bordo de la aeronave 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 compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante;
- c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante en servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se destinen al consumo durante la parte del vuelo realizada sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado; y
- d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía, los uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas compañías aéreas designadas.

Las exenciones o las reducciones de derechos y exacciones a que se hace referencia en las anteriores letras a), b), c) y d) se concederán de conformidad con los procedimientos establecidos en la reglamentación aduanera vigente.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, únicamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán quedar bajo la vigilancia de dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Las exenciones previstas por el presente artículo serán asimismo de aplicación en las situaciones en que las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes hayan celebrado acuerdos con otras compañías aéreas relativos al préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante del equipo habitual y otros objetos mencionados en el presente artículo, siempre que la otra compañía o compañías aéreas se beneficien de las mismas exenciones por esa otra Parte Contratante.

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, estarán sujetos a los controles establecidos en virtud de la reglamentación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares exigibles a la importación.

ARTICULO 6

TASAS AEROPORTUARIAS

Las tasas y otros gravámenes por el uso de cada aeropuerto, incluidas sus instalaciones, medios y servicios técnicos y de otro tipo, así como cualesquiera tasas por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicación y servicios, se impondrán con arreglo a los precios y tarifas establecidos por cada Parte Contratante en el territorio de su Estado, de conformidad con el artículo 15 del Convenio, siempre que dichas tasas no sean superiores a las impuestas a sus propias aeronaves nacionales utilizadas en servicios internacionales similares por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

ARTICULO 7

TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las empresas aéreas designadas de cada parte Contratante para el transporte internacional en los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, incluidos el coste de explotación, las características del servicio, los intereses de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones de mercado.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o el registro ante sus Autoridades Aeronáuticas de las tarifas que las compañías aéreas de la otra Parte Contratante vayan a cobrar por servicios con destino o procedencia en su territorio. La notificación o el registro por las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes podrán exigirse con una antelación no superior a treinta (30) días a la fecha propuesta para su efectividad. En casos concretos, podrá permitirse la notificación o el registro con una antelación inferior a la normalmente requerida. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá a las empresas aéreas de la otra Parte Contratante la notificación o registro de las tarifas aplicadas por los fletadores al público, a menos que sea necesario, con carácter no discriminatorio, para fines informativos.

3. Sin perjuicio de las leyes en materia de competencia y protección de los consumidores vigentes en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que empiece a aplicarse o siga aplicándose una tarifa vigente propuesta que vaya a cobrarse o se cobre por cualquier empresa aérea designada de la otra Parte Contratante por el transporte aéreo internacional en los servicios previstos por el presente Acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:

- a) evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
- b) proteger a los consumidores frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;
- c) proteger a las compañías aéreas frente a precios artificialmente bajos debido a una subvención o ayuda, directa o indirecta;
- d) proteger a las compañías aéreas frente a precios artificialmente bajos, cuando existan pruebas de un intento de eliminar la competencia.

4. Sin perjuicio de lo que establece el apartado 3 del presente artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán aprobar expresamente las tarifas que les sometan las empresas aéreas designadas. Cuando dichas Autoridades Aeronáuticas consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los subapartados a), b), c) y d) del anterior apartado 3, notificará su disconformidad razonadamente a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la compañía aérea interesada lo antes posible y, en ningún caso, después de los treinta (30) días posteriores a la fecha de notificación o registro de la tarifa en cuestión y podrá solicitar consultas con arreglo a los procedimientos establecidos en el apartado 5 de este artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan convenido por escrito 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 aplicada por una compañía aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional con origen o destino en el territorio de la primera Parte Contratante, 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 Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable al asunto. Si llegan a un acuerdo con respecto a la tarifa que ha sido motivo de una notificación de disconformidad, las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes se esforzarán para que se ponga en práctica lo acordado. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa comenzará a aplicarse o continuará aplicándose.

6. Para el transporte aéreo en los servicios prestados en virtud del presente acuerdo, cada Parte Contratante permitirá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante ofrecer tarifas similares a las que aplique cualquier compañía aérea por un servicio aéreo comparable realizado entre los mismos puntos.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Toda tarifa

aprobada sin fecha de expiración se mantendrá en vigor si no se ha presentado ni aprobado otra tarifa hasta su retirada por la compañía aérea afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que deberá dejar de aplicarse dicha tarifa.

8. Las tarifas que apliquen las compañías aéreas designadas para el transporte realizado en su totalidad dentro de la Comunidad Europea se regirán por la legislación de la Comunidad Europea.

ARTICULO 8

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá, sobre una base de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte Contratante sus oficinas y representantes, así como el personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario, en relación con la explotación de los servicios convenidos.

2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante, satisfacerse bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o compañías aéreas que operen 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 en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, con carácter recíproco y con un mínimo de demora, las necesarias autorizaciones de trabajo, visado de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el apartado 1) del presente artículo.

4. Cuando circunstancias especiales requieran la entrada o permanencia de personal con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada de dicho personal en el Estado en cuestión.

5. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para prestarlos. Cuando los reglamentos aplicables a la prestación de asistencia en tierra en el territorio de una Parte

Contratante impidan o limiten ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, no se discriminará a ninguna compañía aérea designada por lo que respecta a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

6. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra compañía aérea que opere en tráfico internacional, las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de conformidad con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

7. Las compañías aéreas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir, desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto de los gastos, obtenidos en el territorio de venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de agentes, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y complementarios, así como el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito en espera de la transferencia.

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

9. Las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente para realizar dichas transferencias en las fechas debidas, en moneda libremente convertible y al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

ARTICULO 9

LEYES Y REGLAMENTOS

1. Se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante que regulen la admisión o salida de su propio territorio de las aeronaves que presten servicios aéreos internacionales, o que se refieran a la explotación de aeronaves mientras estén en su territorio.

2. Las leyes y reglamentos que regulen la entrada, permanencia y salida del territorio de cada Parte Contratante de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los reglamentos sobre requisitos de entrada y salida del país, inmigración, aduanas y normas sanitarias, se aplicarán en dicho territorio a las operaciones de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 10

CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidos o convalidados de conformidad con las reglas y procedimientos de una Parte Contratante y no caducados serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, siempre que los requisitos con arreglo a los cuales se hubieran expedido o convalidado esos certificados y licencias sean iguales o superiores a los niveles mínimos que puedan establecerse en virtud del Convenio.

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

ARTICULO 11

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad operacional en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de 30 días a partir de la solicitud.

2. Si después de las citadas consultas una Parte Contratante llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de dichas materias, normas de seguridad que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante las conclusiones y las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctoras adecuadas. La no adopción por la otra Parte Contratante de las medidas adecuadas en el plazo de 15 días o en el plazo superior que se acuerde será motivo para la aplicación del artículo 4 del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la

otra Parte Contratante, de un examen por los representantes autorizados de esta otra Parte Contratante, realizado a bordo y por la parte exterior de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos (denominado en este artículo "inspección en rampa"), siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada.

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa de este tipo da lugar a:

- a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la explotación de la misma no cumple las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, o
- b) graves reparos en cuanto a que existe una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante que realice la inspección podrá llegar a la conclusión, a efectos del artículo 33 del Convenio, de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron el certificado o licencias correspondientes a dicha aeronave o a su tripulación, o los requisitos según los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.

5. En el caso de que el representante de una compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por esa compañía o compañías aéreas, de conformidad con el anterior apartado 3, la otra Parte Contratante podrá deducir que están justificados los graves reparos a que se hace referencia en el anterior apartado 4 y llegar a las conclusiones mencionadas en ese apartado.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una compañía o compañías aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante determine, como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, la denegación de acceso para una inspección en rampa, consultas o por otro motivo, que es esencial para la seguridad de la explotación de la compañía aérea una actuación inmediata.

7. Toda medida tomada por una Parte Contratante en virtud de los anteriores apartados 2 ó 6 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.

8. Cuando el Reino de España haya designado a una compañía aérea cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Comunidad Europea, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del

presente artículo se aplicarán igualmente respecto de la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad operacional por ese otro Estado miembro de la Comunidad Europea, así como respecto de la autorización de explotación de esa compañía aérea.

ARTICULO 12

PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y designadas como Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre protección de la seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Cada Parte Contratante exigirá que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro principal de actividad o su residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de España, los operadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio en virtud del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y dispongan de una licencia de

explotación válida de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que podrá exigirse a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la salida del territorio de la República de Gambia o la permanencia en el mismo, se exigirá a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en dicho país. Para la salida del territorio del Reino de España o la permanencia en el mismo, se exigirá a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones del presente artículo en materia de protección de seguridad de la aviación, esa Parte Contratante podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con la otra Parte Contratante.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 (Revocaciones) del presente Acuerdo, el hecho de que no se alcance un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud será motivo para denegar, revocar, limitar o someter a condiciones las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes.

8. Cuando así lo exija una amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que expire el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida tomada en virtud del anterior apartado 7 cesará en el

momento en que la otra Parte Contratante cumpla las disposiciones del presente artículo.

ARTICULO 13

RÉGIMEN FISCAL

Cada Parte Contratante concederá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante, sobre una base de reciprocidad, la exención de todos los impuestos y gravámenes sobre los beneficios e ingresos obtenidos de la explotación de los servicios aéreos, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales establecidas legalmente por cada Parte Contratante.

ARTICULO 14

CAPACIDAD

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante disfrutarán de igualdad de oportunidades para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el presente Acuerdo.
2. Los servicios convenidos en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo tendrán como objetivo esencial ofrecer una capacidad suficiente para el transporte de tráfico entre los dos países.
3. En la explotación de los servicios convenidos, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para establecer las frecuencias, la capacidad que vaya a ofrecerse y el tipo de aeronave que vaya a utilizarse para dichos servicios. No obstante lo anterior, cuando se trate de tráfico de quinta libertad realizado con destino a puntos de terceros países, las frecuencias y capacidad que hayan de proporcionar las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se establecerán de mutuo acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas.
4. Las frecuencias y horarios establecidos para la explotación de los servicios convenidos se notificarán, si así se exige, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dicha explotación a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más breve.

5. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que los servicios prestados por una o más compañías aéreas de la otra Parte Contratante no se ajusta a las normas y principios establecidos en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo 17 del presente Acuerdo con el fin de examinar las operaciones en cuestión y de determinar de común acuerdo las medidas que se estimen necesarias.

ARTICULO 15

ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante en los servicios convenidos con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante, tal y como hayan sido elaboradas y presentadas por las compañías aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales. Cualquier dato estadístico adicional relacionado con el tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes deseen obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

ARTICULO 16

CONSULTAS

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán en cada momento, con un espíritu de estrecha colaboración, con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTICULO 17

MODIFICACIONES

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas, verbalmente o por correspondencia, y se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando se hayan confirmado mediante canje de notas diplomáticas.

2. Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmarse mediante canje de notas diplomáticas. Las consultas a tal efecto podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia y se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

ARTICULO 18

SOLUCIÓN 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, por solucionarla mediante la negociación directa.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante la negociación directa, 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 a un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba 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 desde la designación del segundo árbitro. Este tercer árbitro será nacional de otro Estado, actuará como Presidente del Tribunal y decidirá el lugar de celebración del arbitraje. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado, cualquiera de ellas podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En este caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión adoptada por el Presidente del Tribunal de conformidad con el apartado 2) del

presente artículo.

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

ARTICULO 19

REGISTRO

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

ARTICULO 20

CONVENIOS MULTILATERALES

En caso de que, con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Partes Contratantes concluyan un convenio o acuerdo multilateral relativo a las materias reguladas por el presente Acuerdo, las Partes Contratantes celebrarán consultas con vistas a determinar si es oportuno revisar el presente Acuerdo para que se ajuste a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 21

DENUNCIA

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

ARTÍCULO 22

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente por escrito, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

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

Hecho por duplicado en Madrid, el 30 de diciembre de 2010, en español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España

Por la República de Gambia



Juan Antonio Yáñez-Barnuevo
Secretario de Estado de Asuntos
Exteriores e Iberoamericanos



Kebba Satou Touray
Embajador de la República
de Gambia en Madrid

ANEXO

al Acuerdo sobre transporte aéreo entre el Reino de España y la República de Gambia.

CUADRO DE RUTAS

1. Rutas que pueden ser explotadas en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas del Reino de España:

Puntos en España - Puntos en Gambia y viceversa.

2. Rutas que pueden ser explotadas en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas de la República de Gambia:

Puntos en Gambia - Puntos en España y viceversa.

OBSERVACIONES GENERALES

1. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes acordarán las escalas en el territorio de la otra Parte Contratante.
2. Las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes no podrán servir más de un punto en el territorio de la otra Parte Contratante durante un mismo servicio.
3. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante presentarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, para su aprobación, las frecuencias y horarios correspondientes a las operaciones de los servicios aéreos convenidos, al menos treinta (30) días antes del inicio de dichas operaciones.

4. CÓDIGO COMPARTIDO

1. Al explotar u ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas o en cualquier sector de las rutas, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán concertar acuerdos comerciales de cooperación tales como los de bloqueo de espacio o código compartido con compañías aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes o con compañías aéreas de terceros países que tengan los derechos correspondientes. Cuando se trate de compañías aéreas de terceros países, el tercer país de que se trate deberá autorizar o permitir acuerdos similares entre las compañías aéreas de la otra Parte Contratante y otras compañías aéreas en los servicios con origen o destino en ese tercer país

o a través del mismo.

2. Cuando una compañía aérea designada preste servicios en virtud de acuerdos de código compartido como empresa aérea explotadora, la capacidad explotada se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a la compañía aérea.
3. La capacidad ofrecida por una compañía aérea designada en calidad de compañía aérea comercializadora en los servicios explotados por otras compañías aéreas no se tendrá en cuenta en el cómputo de la capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a esa compañía aérea.
4. Las compañías aéreas comercializadoras no ejercerán ningún derecho de tráfico de quinta libertad en los servicios prestados en virtud de acuerdos de código compartido.
5. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán transferir tráfico entre las aeronaves utilizadas en operaciones de código compartido sin restricciones en cuanto al número, tamaño o tipo de aeronaves, siempre que el servicio esté programado como vuelo de conexión directa.
6. Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios que las Partes Contratantes apliquen normalmente a dichas operaciones, como los relativos a la protección e información a los pasajeros, la seguridad, la responsabilidad y cualesquiera otros requisitos que se apliquen generalmente a otras compañías aéreas que realicen tráfico internacional.
7. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante presentarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su estudio y, si procede, su aprobación, los programas y horarios correspondientes a los servicios en cuestión, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el inicio de las operaciones.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

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

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

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international qui offre des possibilités égales et équitables à leurs entreprises de transport aérien respectives en matière d'exploitation des services et qui permette une concurrence conformément aux lois et règlements de chaque Partie contractante,

Désireux de favoriser l'essor du transport aérien international,

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans les transports aériens internationaux et de réaffirmer leur profonde inquiétude quant aux actes ou aux menaces à l'encontre de la sûreté des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature 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, sauf dispositions contraires :

- a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à son article 90 et toute modification aux annexes ou à la Convention adoptée conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdites annexes et modifications ont pris effet pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiées par celles-ci ;
- b) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Royaume d'Espagne, au niveau civil, le Ministre des finances (direction générale de l'aviation civile) et, dans le cas de la République de Gambie, le Ministère des travaux publics, de la construction et des infrastructures (autorité de l'aviation civile de Gambie) ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment autorisé à assumer les fonctions exercées par lesdites autorités dans le cadre du présent Accord ;
- c) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne l'entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux que chaque Partie contractante a désignée pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord et conformément aux dispositions de l'article 3 de celui-ci ;
- d) les termes « territoire », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est donné aux articles 2 et 96 de la Convention ;
- e) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et toute modification y relative ;
- 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 exploités sur les routes spécifiées ;
- h) le terme « tarif » désigne les prix établis pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises (à l'exception du courrier), y compris tout avantage supplémentaire notable accordé ou fourni en même temps que ledit transport, ainsi que la commission sur la vente des billets et les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Il comprend également les conditions d'application du prix du transport et le paiement de la commission appropriée ;
- i) le terme « capacité » désigne, en ce qui concerne un aéronef, sa disponibilité en sièges ou sa charge utile et, en ce qui concerne les services convenus, la capacité de l'aéronef utilisé pour ces services, multipliée par la fréquence des vols de cet aéronef pendant chaque saison sur une route ou sur un tronçon de route ;
- j) le terme « ressortissants » désigne, en ce qui concerne l'Espagne, les ressortissants d'États membres de l'Union européenne.

ARTICLE 2. DROITS D'EXPLOITATION

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

2. Lors de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante ont le droit :

- a) de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;
- b) de faire des escales non commerciales sur ce territoire ;
- c) de faire des escales sur ledit territoire aux points indiqués dans le tableau des routes figurant à l'annexe au présent Accord, aux fins d'assurer ou de restreindre le trafic international de passagers, de marchandises et de courrier, conjointement ou séparément, conformément aux dispositions de l'annexe au présent Accord, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à destination ou en provenance du territoire d'un autre État.

3. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes autres que les entreprises de transport aérien désignées jouissent des droits établis aux alinéas a) et b) ci-dessus.

4. Aucune disposition du présent Accord n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante des droits de cabotage sur le territoire de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 3. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante, autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées ainsi que de remplacer une entreprise de transport aérien précédemment désignée par une autre. Ladite

désignation précise la portée de l'autorisation accordée à chaque entreprise de transport aérien en ce qui concerne l'exploitation des services convenus.

2. Dès réception d'une telle désignation et sur demande de l'entreprise de transport aérien désignée, l'autre Partie contractante accorde sans délai et conformément à la procédure prescrite, les autorisations et permis d'exploitation appropriés, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger de toute entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est apte à remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et à juste titre à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la présente Convention.

4. L'octroi des autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article requiert :

4.1. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume d'Espagne :

4.1. 1. qu'elle soit établie sur le territoire du Royaume d'Espagne aux termes du Traité instituant la Communauté européenne et qu'elle ait obtenu une licence d'exploitation, conformément au droit communautaire ;

4.1. 2. qu'un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement déterminée dans la désignation ;

4.2. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Gambie :

4.2. 1. qu'elle soit établie sur le territoire de la République de Gambie et qu'elle ait obtenu une licence d'exploitation valide, conformément au droit applicable de la République de Gambie ;

4.2. 2. que la République de Gambie exerce et assure un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a ainsi été désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, conformément aux dispositions établies dans le présent Accord.

ARTICLE 4. RÉVOCATIONS

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou un agrément technique, de suspendre l'exercice des droits prévus à l'article 2 du présent Accord accordés par l'autre Partie contractante à l'entreprise de transport aérien désignée, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice desdits droits :

a) 1. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume d'Espagne :

i) si elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume d'Espagne aux termes du Traité instituant la Communauté européenne ou si elle ne dispose pas d'une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ;

ii) si un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat de transporteur aérien ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement déterminée dans la désignation ;

2. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Gambie :
 - i) si elle n'est pas établie sur le territoire de la République de Gambie ou si elle ne dispose pas d'une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable de la République de Gambie ;
 - ii) si la République de Gambie n'assure pas le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien ;
- b) si l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé lesdits droits ;
- c) si l'entreprise de transport aérien omet, de toute autre manière, de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ;
- d) si l'autre Partie contractante ne respecte pas ou n'applique pas les normes de sécurité et de sûreté conformément aux articles 11 et 12 du présent Accord.

2. Sans préjudice des dispositions des articles 11 et 12 et 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 règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

ARTICLE 5. EXONÉRATIONS

1. Les aéronefs exploités dans le cadre de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que l'équipement habituel, les réserves de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) desdits aéronefs sont exonérés de tous droits de douane et autres droits ou taxes appliqués à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements et fournitures restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des droits correspondant à la prestation fournie :

- a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de celle-ci, et destinées à être utilisées à bord des aéronefs assurant des services aériens internationaux de l'autre Partie contractante ;
- b) les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes en vue de l'entretien ou de la réparation des aéronefs exploités dans le cadre de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ;
- c) les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs exploités dans le cadre de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, même lorsque lesdits approvisionnements sont destinés à être utilisés sur la partie du voyage effectué sur le territoire de la Partie contractante dans lequel ils sont embarqués.
- d) les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout document imprimé sur lequel figure le logo de l'entreprise, les uniformes et le matériel publicitaire habituel distribués gratuitement par les entreprises de transport aérien désignées.

Les exonérations ou réductions de taxes visées aux alinéas a), b), c) et d) ci-dessus sont accordées conformément à la procédure établie par la réglementation douanière en vigueur.

3. L'équipement de bord usuel ainsi que le matériel et les fournitures restant à bord de l'aéronef de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4. Les exonérations prévues par le présent article sont également applicables dans les cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante ont conclu des accords avec d'autres entreprises de transport aérien pour le prêt ou le transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'équipement de bord usuel et des autres fournitures visés au présent article, à condition que l'autre ou les autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exonérations de la part de cette autre Partie contractante.

5. Les passagers en transit par le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ainsi que leurs bagages sont soumis aux contrôles prévus par la réglementation douanière. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires à l'importation.

ARTICLE 6. TAXES D'AÉROPORT

Les redevances et autres frais pour l'utilisation des aéroports, y compris leurs installations, leurs infrastructures techniques et autres équipements et services, ainsi que toute redevance pour l'utilisation des installations de navigation aérienne et des installations et services de communication, sont calculés conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante sur le territoire de son État, conformément à l'article 15 de la Convention, à condition que lesdites redevances ne soient pas supérieures à celles imposées à ses propres aéronefs nationaux utilisés pour des services internationaux similaires pour l'utilisation desdits aéroports et services.

ARTICLE 7. TARIFS

1. Les tarifs pratiqués par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante pour le transport international dans le cadre des services fournis en vertu du présent Accord sont librement fixés à des montants raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service, l'intérêt des utilisateurs, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et toute autre considération liée au marché.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante notifient ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement des tarifs des entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes ne peut être exigé plus de trente jours avant la date d'entrée en vigueur proposée. Dans certains cas particuliers, le délai de notification ou d'enregistrement peut être plus court que le délai normalement exigé. Aucune des Parties contractantes n'exige la notification ou l'enregistrement par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des tarifs facturés au public par les affrêteurs, sauf dans la mesure où cela peut être exigé de manière non discriminatoire à des fins d'information.

3. Sans préjudice de la législation applicable en matière de concurrence et de protection des consommateurs en vigueur dans chacune des Parties contractantes, aucune des Parties contractantes ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'application d'un tarif proposé, ou le maintien d'un tarif existant, par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour le transport aérien international dans le cadre des services fournis au titre du présent Accord. Les Parties contractantes n'interviennent qu'aux fins suivantes :

- a) prévenir l'application de tarifs ou de pratiques indûment discriminatoires ;
- b) protéger les consommateurs contre des tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante ;
- c) protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas par suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides ;
- d) protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas lorsqu'il existe des preuves de l'intention d'éliminer la concurrence.

4. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent approuver expressément les tarifs déposés par les entreprises de transport aérien désignées. Lorsque les autorités aéronautiques constatent qu'un tarif donné relève des catégories énoncées aux alinéas a), b), c) et d) du paragraphe 3, elles informent par notification motivée les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et l'entreprise de transport aérien concernée de leur désaccord dans les meilleurs délais et en aucun cas plus de trente jours après la date de notification ou d'enregistrement du tarif en question, et peuvent demander la tenue de consultations conformément aux procédures établies en vertu du paragraphe 5 du présent article. À moins que les deux autorités aéronautiques n'aient convenu de désapprouver les tarifs par écrit conformément aux procédures ci-dessus, les tarifs sont considérés comme ayant été approuvés.

5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante la tenue de consultations sur tout tarif facturé par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante pour le transport international à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante, y compris les tarifs qui ont fait l'objet d'une notification de désaccord. Ces consultations ont lieu au plus tard dans un délai de trente jours à compter de la date de réception de la demande. Les Parties contractantes coopèrent afin de recueillir les informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord sur le tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante prennent toutes les mesures possibles pour mettre en œuvre cet accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur.

6. En ce qui concerne le transport aérien dans le cadre des services fournis en vertu du présent Accord, chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à appliquer des tarifs similaires à ceux pratiqués par toute entreprise de transport aérien pour un service aérien comparable fourni entre les mêmes points.

7. Un 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 qu'aucune date d'expiration n'ait été fixée reste en vigueur si aucun autre tarif n'a été déposé ou approuvé jusqu'à son retrait par l'entreprise de transport aérien concernée ou jusqu'à ce que les deux Parties contractantes conviennent que ledit tarif ne doit plus être appliqué.

8. Les tarifs pratiqués par les entreprises de transport aérien désignées pour les transports effectués entièrement à l'intérieur du territoire de l'Union européenne sont soumis au droit communautaire.

ARTICLE 8. ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, sur une base de réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante, ainsi que de faire venir et de maintenir sur ce même territoire des représentants et des membres du personnel commercial, opérationnel et technique nécessaires pour assurer la prestation des services convenus.

2. La demande de personnel peut, au choix des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, être satisfaite en faisant appel à leurs propres effectifs ou en ayant recours aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à effectuer ces services sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Les représentants et les membres du personnel sont assujettis aux lois et règlements de l'autre Partie contractante et, conformément à ces lois et règlements, chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, les autorisations d'emploi nécessaires, les visas des visiteurs et les autres documents similaires aux représentants et aux membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

4. Lorsque, en raison de circonstances particulières, l'entrée ou le maintien en poste du personnel sont requis en urgence et à titre temporaire, les permis, visas et autres documents requis par les lois et règlements de chaque Partie contractante sont délivrés sans délai de manière à ne pas retarder l'entrée dudit personnel dans l'État concerné.

5. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de les sous-traiter, en tout ou en partie, à son choix, à l'un des fournisseurs habilités. Lorsque les réglementations applicables aux services d'escale sur le territoire d'une Partie contractante empêchent les entreprises de transport aérien désignées de fournir elles-mêmes lesdits services ou de les sous-traiter, ou limitent leur capacité à le faire, ou aussi longtemps que cela est le cas, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à ses propres services d'escale et aux services d'escale assurés par un ou plusieurs fournisseurs.

6. Conformément aux principes de la réciprocité et de la non-discrimination à l'égard de toute autre entreprise de transport aérien exploitant le trafic international, les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, directement ou par l'intermédiaire d'agents et dans quelque monnaie que ce soit, conformément à la législation en vigueur de chacune des Parties contractantes.

7. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante ont le droit de transférer librement, du territoire de vente vers leur territoire national, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées sur ledit territoire. Ce transfert net inclut les produits des ventes, effectuées directement ou par l'intermédiaire d'agents fournissant des services de transport aérien et des services auxiliaires ou complémentaires, ainsi que l'intérêt au taux commercial normal perçu sur le dépôt desdites recettes en attendant leur transfert.

8. Lesdits transferts sont effectués sans préjudice des obligations fiscales en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes.

9. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes se voient accorder l'autorisation appropriée leur permettant d'effectuer de tels transferts aux dates prévues en monnaie librement convertible au taux de change officiel en vigueur au moment de la demande.

ARTICLE 9. LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent l'entrée sur son territoire ou la sortie de son territoire d'aéronefs assurant des services aériens internationaux ou l'exploitation desdits aéronefs lors de leur séjour sur son territoire, sont appliqués aux aéronefs des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent l'entrée et le séjour sur son territoire et la sortie de son territoire des passagers, des membres d'équipage, des bagages, du courrier et des marchandises, ainsi que les règlements relatifs aux conditions d'entrée et de sortie du pays, à l'immigration, aux douanes et aux règlements sanitaires, s'appliquent sur ledit territoire aux activités des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 10. CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés conformément aux règles et procédures d'une Partie contractante et en cours de validité sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord, sous réserve que les conditions selon lesquelles ces certificats, brevets et licences ont été délivrés ou validés soient supérieures ou égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître la validité des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante aux fins de survol et d'atterrissage sur son propre territoire.

ARTICLE 11. SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment la tenue de consultations sur les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines relatifs aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Lesdites consultations ont lieu dans un délai de 30 jours à compter de la demande.

2. Si, à la suite de telles consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique ni ne fait respecter effectivement, dans l'un de ces domaines, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ses conclusions ainsi que des mesures jugées nécessaires à l'application desdites normes minimales et ladite autre Partie contractante prend les mesures correctrices appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai de 15 jours ou dans un délai plus long s'il en a été

convenu ainsi, cela constitue un motif pour l'application de l'article 4 (Révocations) du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, il est entendu que tout aéronef exploité par une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de cette autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par des représentants autorisés de ladite Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité de ses documents et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (ci-après dénommée « inspection sur l'air de trafic »), à condition que cela n'entraîne pas de retards excessifs.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser :

- a) que l'aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention ;
- b) que les normes de sécurité établies à cette date en application de la Convention ne sont pas effectivement appliquées ou respectées ;

la Partie contractante qui procède à l'inspection peut conclure, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention, que les conditions selon lesquelles les certificats, brevets ou licences concernant ledit aéronef ou son équipage ont été délivrés ou validés, ou que les conditions selon lesquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas supérieures ou égales aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Si le représentant d'une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par ladite entreprise aux fins d'une inspection sur l'aire de trafic conformément au paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des raisons sérieuses du type visé au paragraphe 4 du présent article et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation délivrée à une ou plusieurs entreprises de transport aérien 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, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou autrement, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation aérienne.

7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément au paragraphe 2 ou au paragraphe 6 du présent article sont levées dès que les motifs qui les sous-tendent ont cessé d'exister.

8. En cas de désignation par le Royaume d'Espagne d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent de la même manière à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien concernée.

ARTICLE 12. SÛRETÉ AÉRIENNE

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations mutuelles de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant 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 et de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi que 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 s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, 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 relations mutuelles, se conforment aux dispositions en matière de sûreté aérienne qui sont établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé sur leur territoire, ou, dans le cas du Royaume d'Espagne, des exploitants d'aéronefs établis sur son territoire en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et disposant de permis d'exploitation valides conformément au droit de la Communauté européenne, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur son territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sûreté aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que lesdits exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté aérienne visées au paragraphe ci-dessus requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie dudit territoire. En ce qui concerne la sortie du territoire de la République de Gambie ou le séjour sur ce dernier, les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté aérienne conformément au droit en vigueur dans ce pays. En ce qui concerne la sortie du territoire du Royaume d'Espagne, les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté aérienne conformément au droit communautaire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales et raisonnables soient prises en cas de menace particulière.

5. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité dudit aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des

installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et la mise en œuvre d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté aérienne, ladite Partie contractante peut demander à l'autre Partie contractante la tenue de consultations immédiates.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Révocations) du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de ladite demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou de l'agrément technique des entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes.

8. Lorsqu'une menace urgente et inhabituelle l'exige, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

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

ARTICLE 13. RÉGIME FISCAL

Chaque Partie contractante exonère, selon le principe de réciprocité, les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de tous les impôts et redevances sur les bénéfices et les gains tirés de l'exploitation de services aériens, sans préjudice du respect des obligations expressément énoncées dans la législation de chaque Partie contractante.

ARTICLE 14. CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables les services convenus sur les routes spécifiées dans le présent Accord.

2. L'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord vise essentiellement à assurer une capacité suffisante pour assurer le transport aérien en provenance ou à destination des deux pays.

3. Lors de l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont libres d'établir les fréquences, la capacité à offrir et le type d'aéronef à utiliser pour lesdits services. Nonobstant ce qui précède, dans le cas du trafic exploité en vertu de la cinquième liberté vers des points situés dans des pays tiers, les fréquences et la capacité à fournir par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont établies d'un commun accord entre les autorités aéronautiques concernées.

4. Les fréquences et les horaires établis pour l'exploitation des services convenus sont communiqués, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins trente jours avant le début de l'exploitation ou dans un délai plus court dont les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent convenir.

5. Dans les cas où l'une des Parties contractantes estime que les services fournis par une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ne sont pas conformes aux exigences et principes énoncés dans le présent article, elle peut demander la tenue de consultations

conformément à l'article 17 du présent Accord afin de contrôler l'exploitation en question et de déterminer, d'un commun accord, toute action qui pourrait être jugée nécessaire.

ARTICLE 15. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les informations et statistiques relatives au trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante, dans le cadre des services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, sous la forme dans laquelle elles sont préparées et transmises par les entreprises de transport aérien désignées à leurs autorités aéronautiques nationales. Toute donnée statistique supplémentaire relative au trafic que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander aux 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 Partie contractante.

ARTICLE 16. CONSULTATIONS

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord soient appliquées et respectées de façon satisfaisante.

ARTICLE 17. MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent Accord, elle peut demander la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Lesdites consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques dans le cadre de discussions ou par correspondance, s'ouvrent dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entrent en vigueur lorsqu'elles ont été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être apportées par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et confirmées par échange de notes diplomatiques. Les consultations tenues à cet effet peuvent avoir lieu dans le cadre de discussions ou par correspondance et s'ouvrent dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande.

ARTICLE 18. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord entre les Parties contractantes, celles-ci s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation directe.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut, à la demande de l'une d'entre elles, être soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont les deux premiers sont nommés chacun par une Partie contractante et choisissent ensuite le troisième. Chaque Partie contractante nomme un arbitre dans un délai de

soixante jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes reçoit de l'autre Partie, par la voie diplomatique, une notification demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre est nommé dans un nouveau délai de soixante jours à compter de la désignation du deuxième arbitre. Le troisième arbitre est un ressortissant d'un autre État, agit en qualité de président du tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage. Si l'une des Parties contractantes omet de désigner un arbitre dans le délai imparti, chacune des Parties contractantes peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux nominations nécessaires. En pareil cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et agit en qualité de président du tribunal.

3. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision prise par le président du tribunal en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4. Chaque Partie contractante prend en charge les frais et la rémunération de son arbitre ; les honoraires du troisième arbitre et les frais nécessaires à sa participation, ainsi que les frais relatifs à l'arbitrage lui-même, sont pris en charge à parts égales par les deux Parties contractantes.

ARTICLE 19. ENREGISTREMENT

L'Accord ainsi que toute modification qui y est apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 20. CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes adhèrent à une convention ou à un accord multilatéral traitant des domaines régis par le présent Accord, lesdites Parties contractantes tiennent des consultations afin de déterminer s'il serait souhaitable de réviser l'Accord afin de le rendre conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit l'accord.

ARTICLE 21. 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. En pareil cas, le présent Accord prend fin douze mois la réception par l'autre Partie contractante de la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante omet d'en accuser réception, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 22. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur dès que les deux Parties contractantes se notifient par écrit, par échange de notes diplomatiques, l'accomplissement de leurs obligations constitutionnelles respectives nécessaires à cet effet.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Madrid le 30 décembre 2010 en double exemplaire en langues espagnole et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume d'Espagne :
JUAN ANTONIO YÁÑEZ-BARNUEVO
Secrétaire d'État aux affaires étrangères

Pour la République de Gambie :
KEBBA SATOU TOURAY
Ambassadeur de la République de Gambie à Madrid

ANNEXE

À l'Accord relatif au transport aérien entre le Royaume d'Espagne et
la République de Gambie.

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes exploitables dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées par le Royaume d'Espagne :

Points en Espagne - Points en Gambie et vice-versa.

2. Routes exploitables dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées par la République de Gambie.

Points en Gambie - Points en Espagne et vice-versa.

NOTES GÉNÉRALES

1. Les points d'escale sur le territoire de l'autre Partie contractante sont convenus par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne peut desservir plus d'un point sur le territoire de chaque Partie contractante pour un même service.

3. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes soumettent à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les fréquences et les horaires d'exploitation des services aériens convenus, au moins trente jours avant le début desdites opérations.

4. PARTAGE DE CODES

1. Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation des services convenus sur les routes spécifiées ou sur tout secteur desdites routes, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de bloc-sièges ou de partage de codes, avec des entreprises de transport aérien de l'une quelconque des deux Parties contractantes ou avec des entreprises de transport aérien de pays tiers titulaires des droits appropriés. Dans ce dernier cas, le pays tiers concerné autorise ou admet des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays.

2. Lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée exploite, en tant qu'entreprise de transport aérien, des services dans le cadre d'un accord de partage de codes, la capacité exploitée est imputée sur les droits de capacité de la Partie contractante désignant ladite entreprise de transport aérien.

3. La capacité offerte par une entreprise de transport aérien désignée agissant en tant qu'entreprise chargée de la commercialisation des services exploités par d'autres entreprises de transport aérien n'est pas imputée sur les droits de capacité de la Partie contractante qui a désigné ladite entreprise de transport aérien.

4. Aucun droit de trafic de cinquième liberté n'est exercé par les entreprises chargées de la commercialisation sur les services fournis dans le cadre d'accords de partage de codes.

5. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une quelconque des Parties contractantes peuvent transférer le trafic entre les aéronefs participant à l'exploitation en partage

de codes, sans restriction quant à la taille ou au type d'aéronef, ou quant à leur nombre, à condition que le service soit programmé comme un vol de correspondance direct.

6. Les services de partage de codes doivent satisfaire aux dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les Parties contractantes, telles que la protection des passagers et les renseignements à leur intention, la sûreté, la responsabilité et toute autre disposition généralement appliquée aux autres entreprises de transport aérien exploitant le trafic international.

7. Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante soumettent les programmes et les horaires des services concernés pour examen et, le cas échéant, pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins trente jours avant la date proposée pour le début de l'exploitation.