No. 58118*

Spain
and
United Arab Emirates

Air Services Agreement between the Kingdom of Spain and the United Arab Emirates (with annexes). Abu Dhabi, 25 May 2008

Entry into force: *6 September 2009, in accordance with article XXI(1)*

Authentic texts: *Arabic, English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Spain, 13 March 2024*

Note: *See also annex A, No. 58118.*

*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
Émirats arabes unis

Accord relatif aux services aériens entre le Royaume d'Espagne et les Émirats arabes unis (avec annexes). Abou Dhabi, 25 mai 2008

Entrée en vigueur : *6 septembre 2009, conformément au paragraphe 1 de l'article XXI*

Textes authentiques : *arabe, anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Espagne, 13 mars 2024*

Note : *Voir aussi annexe A, No. 58118.*

*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.

الملحق 2
قائمة الدول الأخرى المشار إليها في المادتين 3 و 4 من هذه الاتفاقية

أ) جمهورية أيسلندا (بموجب اتفاقية المنطقة الاقتصادية الأوروبية)؛
ب) إمارة ليختنستاين (بموجب اتفاقية المنطقة الاقتصادية الأوروبية)؛
ت) مملكة النروج (بموجب اتفاقية المنطقة الاقتصادية الأوروبية)؛
ث) الكونفدرالية السويسرية (بموجب الاتفاقية المبرمة بين الكونفدرالية السويسرية والمجموعة الأوروبية بشأن النقل الجوي)

الرمز المشترك المقدمة من مؤسسة طيران معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

6-9 يجب على مؤسسة الطيران المسوقة، فيما يتعلق بخدمات النقل الجوي المباعة، التأكد من التوضيح للمشتري في نقطة البيع أنها خدمة رمز مشترك، وما هي مؤسسة الطيران التي ستشغل كل جزء من الخدمة ومع أي مؤسسة أو مؤسسات طيران يعقد المشتري اتفاقه فعلياً.

6-10 يجب على مؤسسات الطيران المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين إبلاغ سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالطريق، وعدد الرحلات، ورمز الرحلات، وأسماء مؤسسات الطيران التي تشغل كل جزء من الطريق خلال مدة لا تقل عن ثلاثين يوماً قبل بدء التشغيل.

7- الخدمات المخصصة للبضائع

تمنح مؤسسات الطيران المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين حق تشغيل رحلات خاصة بالبضائع من نقاط تقع في إقليم أحدهما، مروراً بنقاط وسيطة، إلى نقاط تقع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإلى نقاط ما ورائية مع التمتع بحقوق مرور تامة وفق الحرية الخامسة دون أي تقييد للطرق أو عدد الرحلات و/أو السعة المتوفرة.

الطيران هذه التي يمكن أن تكون معينة إما كمؤسسة طيران مشغلة أو غير مشغلة (ويشار إليها فيما يلي بعبارة مؤسسة الطيران "المسوقة") يجوز لها أن تبرم ترتيبات تسويقية تعاونية كترتيبات الفضاء المغلق والتشارك في الرموز مع:

أ- مؤسسة أو مؤسسات طيران تابعة لنفس الطرف المتعاقد؛
ب- مؤسسة أو مؤسسات طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر؛ و
ت- مؤسسة أو مؤسسات طيران تابعة لدول أخرى.

6-2 تتمتع جميع مؤسسات الطيران الداخلة في ترتيبات اشتراك بالرموز بحقوق الطرق المناسبة الأساسية.

6-3 لا يحق لمؤسسات الطيران المعينة العاملة كمؤسسات طيران مسوقة ممارسة حقوق المرور بموجب الحرية الخامسة بالنسبة لخدمات الاشتراك بالرموز.

6-4 يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين بعدم منع الترخيص لخدمات الاشتراك بالرموز من قبل مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للخدمات المشغلة من قبل مؤسسات طيران تابعة لدولة أخرى باعتبار أن مؤسسة الطيران المشغلة للطائرة لا تملك حق النقل برمز مؤسسات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد. بيد أنه حتى يمكن لمؤسسة طيران تابعة لدولة أخرى أن تقوم بالنقل برمز مؤسسة طيران تابعة لدولة أخرى على خدمات تؤديها مؤسسات طيران معينة تابعة لأي من الطرفين يجب أن تكون هذه المؤسسات مصرح لها بذلك من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

6-5 يجب أن تلبي خدمات الاشتراك بالرموز المتطلبات التنظيمية المطبقة عادة على هذه العمليات لدى الطرفين المتعاقدين.

6-6 يمكن لمؤسسات الطيران المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين والتي تقوم بأداء خدمات التشارك في الرموز دون أن تكون عاملة في الجزء الواقع بين نقطة وسيطة ونقطة أخرى ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر أن تجري تغييراً في سعة رحلتها عند أي نقطة وسيطة دون أي قيود على حجم الطائرات المستخدمة.

وينحصر حق تغيير السعة الذي يتضمن أكثر من طائرة مجدولة لأكثر من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر ينحصر بالطائرات المشغلة من قبل مؤسسة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

إضافة إلى ذلك، يسمح لمؤسسات الطيران المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بتغيير السعة في نقطة ما داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من أجل بيع خدمات النقل الجوي برمزها الخاص إلى نقطة أو نقاط أخرى في ذلك الإقليم. هذا التغيير في السعة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر ينحصر فقط بالطائرات المشغلة من قبل مؤسسة طيران معينة من قبل ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

6-7 لا يجوز تخديم سوى نقطة واحدة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في نفس الرحلة عند تشغيل أو بيع خدمات النقل الجوي برمز مشترك بين مؤسسات طيران معينة تابعة لنفس الطرف المتعاقد أو بين مؤسسة طيران معينة ومؤسسة طيران تابعة لدولة أخرى.

6-8 يمكن تخديم أكثر من نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في نفس الرحلة بموجب خدمات

الملحق 1

لاتفاقية النقل الجوي بين المملكة الإسبانية وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

جدول الطرق

الطرق التي يحق لمؤسسات الطيران التابعة للمملكة الإسبانية تشغيلها:

نقاط في إسبانيا	نقاط وسيطة	نقاط في الإمارات العربية المتحدة	نقاط ما ورائية

الطرق التي يحق لمؤسسات الطيران التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة تشغيلها:

نقاط في الإمارات العربية المتحدة	نقاط وسيطة	ست نقاط في إسبانيا	نقاط ما ورائية

ملاحظات عامة

1- يجوز لمؤسسات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين التوقف بالنسبة للخدمة نفسها في نقطة واحدة فقط تقع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

2- يجوز لمؤسسات الطيران المعينة أن تغير ترتيب النقاط أو تلغي نقطة أو أكثر على الطرق المحددة في القسمين 1 و 2 من هذا الملحق، جزئياً أو كلياً من خدماتها، شريطة أن تكون نقطة المغادرة على الطريق واقعة في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين هذه المؤسسات.

3- عند تشغيل الخدمات المتفق عليها على الخطوط المحددة في القسمين 1 و 2 من هذا الملحق يجب ألا تمارس مؤسسات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حقوق المرور بموجب الحرية الخامسة مالم يتم الاتفاق على خلافه بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

4- تختار مؤسسات الطيران المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بحرية النقاط الواقعة في إقليم الإمارات العربية المتحدة وفق ما هو مبين في القسم 1، والنقاط الوسيطة والماورائية المعينة على الطرق المحددة في القسمين 1 و 2 من هذا الملحق التي سيجري تشغيلها دون ممارسة حقوق المرور بموجب الحرية الخامسة.

5- تختار سلطات الطيران التابعة للإمارات العربية المتحدة بحرية الست نقاط الواقعتين في إسبانيا على الطريق المحدد في القسم 2 من هذا الملحق وتبلغها إلى سلطات الطيران التابعة للملكة الإسبانية قبل ثلاثين (30) يوماً من مباشرة الخدمات. ويمكن استبدال النقاط المختارة بداية بنفس الطريقة.

6- التشارك في الرموز

6-1 عند قيام مؤسسات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بتشغيل الخدمات المتفق عليها أو بيع خدمات النقل الجوي برمزها الخاص على رحلات تشغلها مؤسسة طيران أخرى على الطرق المحددة في القسمين 1 و 2 أو أي جزء من هذه الخطوط، فإن مؤسسات

المادة 20 – المعاهدات المتعددة الأطراف

في حال إبرام الطرفين المتعاقدين لمعاهدة أو اتفاقية متعددة الأطراف تتعلق بالمواضيع التي تنظمها هذه الاتفاقية بعد دخول هذه الأخيرة حيز التنفيذ، يجري الطرفان المتعاقدان مشاورات من أجل تحديد مدى أهمية مراجعة الاتفاقية وتعديلها لتنسجم مع أحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية المتعددة الأطراف.

المادة 24 – دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

1- تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد 30 يوماً من تاريخ تسليم كل من الطرفين المتعاقدين إشعاراً خطياً للطرف المتعاقد الآخر بالطرق البلوماسية يؤكد أن ذاك الطرف المتعاقد قد أكمل كل إجراءاته الدستورية اللازمة لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً بأنه قرر إنهاء هذه الاتفاقية. على ان يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذ الاتفاقية بعد مرور اثني عشر (12) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوما من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

3- وإثباتاً لذلك قام الموقعان أدناه، المخولان أصولاً من قبل حكومة كل منهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

4- حررت على نسخ متطابقة في أبو ظبي في هذا اليوم 28 من شهر مايو عام 2008 باللغات الإسبانية والعربية والإنكليزية لكل منها نفس المفعول.

عن المملكة الإسبانية

ميغيل أنخيل موراتينوس كويابي
وزير الشؤون الخارجية والتعاون

عن دولة الإمارات العربية المتحدة

الشيخ عبد الله بن آل نهيان
وزير الشؤون الخارجية

المادة 18 – تسوية المنازعات

1- اذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير او تطبيق هذه الاتفاقية ، وجب عليهما أولا، محاولة تسويته بالتفاوض.
2- فإذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات، يجوز إحالة النزاع بناءاً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكما واحدا له ويختار المحكمان المعينان المحكم الثالث. وعلى كل طرف متعاقد ان يعين محكما له خلال فترة ستين (60) يوما من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين مذكرة الأخطار بالطرق الدبلوماسية من الطرف الآخر يطلب فيها إحالة النزاع إلى التحكيم. ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة

ستين (60) يوما من تعيين المحكم الثاني، ويجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة، وان يرأس هيئة التحكيم ويحدد مكان إجراء التحكيم. فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعين محكم خلال الفترة المحددة ، او اذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يقوم رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم او المحكمين بحسب الأحوال. وفي هذه الحالة، يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وان يرأس هيئة التحكيم.

3- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر بموجب الفقرة (2) من هذه المادة.
4- يتحمل كل طرف متعاقد نفقات وتعويضات محكمه؛ ويتحمل الطرفان المتعاقدان ناصفة نفقات المحكم الثالث والمصاريف اللازمة له وكذلك المصاريف المستحقة لإجراءات التحكيم.

المادة 19 – التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديلات عليها، لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

المادة 17 – التعديلات

1- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية، يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر. ويتم إجراء هذه المشاورات بين سلطات الطيران وتتم بالنقاش أو بالمراسلات ويجب أن تبدأ في موعد أقصاه ستين (60) يوماً من تاريخ طلبها. وتدخل أي تعديلات يتفق عليها حيز التنفيذ وفقاً للمادة 21.

2- يجوز الاتفاق على أي تعديلات لملحق هذه الاتفاقية بشكل مباشر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين ويتم تأكيدها بتبادل المراسلات الدبلوماسية. وتتم هذه المشاورات بالنقاش أو بالمراسلات ويجب أن تبدأ في موعد أقصاه ستين (60) يوماً من تاريخ طلبها.

المادة 15 – تبادل المعلومات والإحصاءات

يجب على سلطات الطيران لأي طرف متعاقد أن تقوم وبناء على طلب سلطات الطيران من الطرف المتعاقد الآخر، بتزويدها بالمعلومات والبيانات الإحصائية لتحديد مقدار الحركة الجوية التي تقوم بها مؤسسات الطيران المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بنفس الصيغة التي أعدت بها مؤسسات الطيران هذه المعلومات وقدمتها إلى سلطات الطيران الوطنية التي تتبع لها. وأي بيانات إحصائية إضافية تتعلق بحركة المرور يمكن أن تطلبها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين من سلطات الطيران، لدى الطرف المتعاقد الآخر تخضع للمناقشة سلطات الطيران لدى الطرفين بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين.

المادة 16 – المشاورات

تتشاور بين الحين والآخر سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين فيما بينهما، وبروح من التعاون الوثيق وذلك لتأكيد تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية والالتزام المرضي بها.

المادة - 14 : السعة

1- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الخطوط الجوية المحددة في هذه الاتفاقية.

2- إن الهدف الرئيسي للخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية هو توفير السعة الكافي لحركة النقل بين البلدين.

3- تتمتع مؤسسات الطيران المعينة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين، لدى قيامها بالخدمات المتفق عليها، بحرية تحديد عدد الرحلات والسعة التي ستوفرها ونوع الطائرات التي ستستخدمها لهذه الخدمات.

4- رغم ما ذكر أعلاه، فإن عدد الرحلات والسعة التي تقدمها مؤسسات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين لدى قيامها بالخدمات المتفق عليها والتي تتضمن ممارسة حقوق المرور بموجب الحرية الخامسة يجري تحديدها بالاتفاق المتبادل بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

5- يجب إبلاغ سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بعدد الرحلات وجداول المواعيد المحددة لتشغيل الخدمات المتفق عليها قبل ما لا يقل عن 30 يوماً من بدء التشغيل أو خلال مهلة أقل إذا وافقت عليها سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

6- لا يجوز أن يقوم أي من الطرفين المتعاقدين من جانب واحد بفرض قيود على سعة أو عدد رحلات الخدمة (الخدمات) أو انتظامها أو نوعية الطائرات المشغلة من قبل مؤسسات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وفي الحالات التي يرى أي من الطرفين المتعاقدين أن الخدمات المقدمة من مؤسسة أو أكثر من مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر لا تتفق مع المتطلبات والمبادئ التي تنص عليها هذه المادة، يمكن له أن يطلب إجراء مشاورات وفقاً للمادة 16 من هذه الاتفاقية من أجل دراسة العمليات المعنية وتحديد أي إجراء يتوجب اتخاذه بشكل مشترك.

4- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على جواز مطالبة مشغلي الطائرات التابعين له بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة أعلاه المطبقة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من أجل دخول إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته أو التواجد فيه. بالنسبة لمغادرة إقليم الإمارات العربية المتحدة أو التواجد فيه يجب على مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطائرات وفقاً للقانون المطبق في هذا البلد. وبالنسبة لمغادرة إقليم المملكة الإسبانية أو التواجد فيه يجب على مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطائرات وفقاً لقانون المجموعة الأوربية. ويجب على كل من الطرفين المتعاقدين التأكد من تطبيق إجراءات فعالة ضمن إقليمه لحماية الطائرات وإجراء تفتيش أمني لركابها وطواقمها والأشياء التي يحملونها معهم على متنها وإجراء فحوص أمنية مناسبة على الأمتعة وبالبضائع ومخازن الطائرات قبل صعود الركاب أو تحميل البضاعة وأثناء ذلك. ويوافق كل من الطرفين المتعاقدين على التعامل بإيجابية وتعاطف مع أي طلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة بصورة معقولة لمواجهة تهديد معين.

5- يقوم كل طرف متعاقد عند وقوع حادث او تهديد بحادث من حوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية او أي فعل من الأفعال الاخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات أو ركابها أو أطقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية ، بمساعدة الطرف الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغيرها من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الحادث أو وضع حد بشكل سريع وآمن لهذا الحادث أو التهديد به.

6- حين تتوفر لدى أحد الطرفين المتعاقدين أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خالف أحكام هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف الأول طلب عقد مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

7- دون الإخلال بأحكام المادة 4 (إلغاء التخويل) من هذه الاتفاقية، يمثل الفشل في التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب مبرراً لسحب تخويلات التشغيل أو التصاريح الفنية الممنوحة لمؤسسات الطيران التبعة لكلا الطرفين المتعاقدين أو الحد من هذه التخويلات أو التصاريح أو فرض شروط عليها.

8- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، حين تدعو حالة طارئة أو تهديد غير عادي إلى ذلك، أن يتخذ إجراء مؤقت قبل انتهاء مهلة الخمسة عشر (15) يوماً.

9- يتم التوقف عن العمل بأي إجراء يتخذ وفقاً للفقرة 7 أعلاه حال التزام الطرف المتعاقد الآخر بأحكام هذه المادة.

المادة 13 – نظام الضرائب

يلتزم النظام الضريبي المطبق على مؤسسات الطيران المعينة التابعة لكل طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بأحكام المادة 8 من المعاهدة الموقعة بين إسبانيا والإمارات العربية المتحدة لتجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب المالي فيما يتعلق بالضرائب على الدخل أو على رأس المال، المبرمة في أبوظبي بتاريخ 15 مارس 2006.

إجراء فوري من أجل سلامة تشغيل مؤسسة الطيران المعنية.

7- يوقف العمل بأي إجراء اتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة (2) أو (6) من هذه المادة حالما يزول السبب الذي اتخذ على أساسه ذلك الإجراء.

8- عندما تعين المملكة الإسبانية مؤسسة طيران تخضع تنظيمياً لدولة أخرى عضو في المجموعة الأوربية، فإن حقوق الإمارات العربية المتحدة بموجب هذه المادة تطبق تطبيقاً متساوياً على هذه المؤسسة، من حيث اعتماد تلك الدولة الأخرى العضو في المجموعة الأوربية لمعايير السلامة وممارستها لها وحفاظها عليها ومن حيث تخويل تشغيل مؤسسة الطيران تلك.

المادة 12 – الأمن

1- انسجاماً مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزام كل منهما اتجاه الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروعة يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. ومن دون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يتعهد الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بالعمل وفقاً لأحكام معاهدة الاعتداءات وبعض الأعمال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، واتفاقية مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، واتفاقية مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وبروتوكول مكافحة أعمال العنف غير المشروعة في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، ، وهو بروتوكول متمم لاتفاقية مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971.

2- يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم كافة المساعدات اللازمة للطرف الآخر عند طلبها لمنع وقوع أعمال الاستيلاء غير المشروع على للطائرات المدنية والأعمال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطواقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

3- يتعهد الطرفين المتعاقدين في علاقاتمها المتبادلة بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المحددة من قبل المنظة الدولية للطيران المدني والمعتبرة ملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين. إضافة إلى ذلك، يطالب كل من الطرفين المتعاقدين مشغلي الطائرات المسجلين لديه أو مشغلي الطائرات الذين يقع مقر عملهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائم في إقليمه أو، بالنسبة للملكة الإسبانية، مشغلي الطائرات القائمين في في إقليمها بموجب المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوربية ويمتلكون تراخيص تشغيل سارية المفعول وفقاً لقانون المجموعة الأوربية، ومشغلي المطارات الواقعة ضمن إقليمه بالعمل وفق أحكام أمن الطيران المذكورة.

المادة 11 – سلامة الطيران

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بخصوص معايير السلامة المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في أي مسألة تتعلق بطواقم الطائرات أو الطائرات أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- إذا توصل أحد الطرفين المتعاقدين، بعد إجراء هذه المشاورات، إلى أن الطرف المتعاقد الآخر لا يلتزم ويطبق معايير السلامة بصورة فعالة في أي من هذه الجوانب بما يتماشى على الأقل مع الحد الأدنى للمعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، يقوم الطرف المتعاقد الأول بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بما توصل إليه وبالإجراءات اللازمة لتلبية الحد الأدنى من تلك المعايير، فيقوم الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال عدم قيام الطرف المتعاقد الآخر بالإجراء التصحيحي خلال 15 يوماً أو أي مدة أطول يتفق عليها، يكون ذلك سبباً مبرراً لتطبيق المادة 4 (إلغاء التخويلات) من هذه الاتفاقية.

3- رغم الالتزامات الواردة في المادة 33 من المعاهدة، فقد تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغلها إحدى مؤسسات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش الرامب")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

4- إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيلها لا يلبي الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، أو

ب- أو مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة،

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من المعاهدة، حرية الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

5- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش الرامب لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق تعليق أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر فورياً في حال توصل الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش رامب واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش الرامب أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ

المادة 10 – الشهادات والتراخيص

1- يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والإجازات الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي ما زالت سارية المفعول وذلك بقصد تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الإجازات قد تم إصدارها أو اعتمادها وفقاً لمعايير تساوي أو تفوق الحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.

2- ومع ذلك يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الاعتراف بشهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تهبط في إقليمه أو تنطلق منه.

المادة 9 – تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية

1- إن قوانين وأنظمة وإجراءات أي من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بدخول الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية إلى إقليمه أو مغادرتها له أو فيما يتعلق بتشغيل وملاحة هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

2- إن قوانين وأنظمة وإجراءات أي من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالدخول إلى إقليمه أو المكوث فيه أو مغادرته بالنسبة للركاب والأمتعة والطواقم والأمتعة والبريد والبضائع فوق إقليم كل من الطرفين المتعاقدين، وكذلك الأنظمة المتعلقة بمتطلبات الإدخال والخروج إلى الدولة ومنها وقواعد الهجرة والجمارك والصحة، تطبق على طائرات مؤسسات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

6- من حق مؤسسات الطيران المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، بصورة متبادلة ودون تمييز عن أي مؤسسة طيران أخرى عاملة في النقل الدولي، أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، ببيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وبأي عملة وفقاً للقوانين النافذة لدى كل من الطرفين. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات الطيران المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها.

7- تتمتع مؤسسات الطيران المعينة التابعة لكل لطرف متعاقد بحرية تحويل فائض الايرادات عن المصروفات الذي تحققه من إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي إلى إقليمها الوطني. ويتضمن هذا التحويل إيرادات مبيعات خدمات التقل الجوي والخدمات الملحقة بها والمتممة لها والفوائد التجارية الطبيعية المحصلة على هذه الإيرادات أثناء إيداعها في انتظار التحويل، سواء تمت تلك المبيعات بصورة مباشرة أو عن طريق وكيل.

8- تتم عمليات التحويل هذه دون إخلال بأي التزامات مالية واجبة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين.

9- تمنح مؤسسات الطيران المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين التصريح الملائم للقيام بهذه التحويلات في التواريخ المستحقة بعملة قابلة للتداول دون مقابل بسعر الصرف الرسمي النافذ وقت طلب التحويل.

كلاهما كل ما في وسعهما لوضع الاتفاق موضع التطبيق. وإذا لم يحصل اتفاق متبادل على خلافه، تصبح هذه التعرفة سارية المفعول أو يستمر سريان مفعولها.

6- بالنسبة لخدمات النقل الجوي القدمة بموجب هذه الاتفاقية، يسمح كل من الطرفين المتعاقدين لمؤسسات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر تقاضي تعرفات مماثلة للتعرفات المستوفاة من قبل أي مؤسسة طيران لقاء خدمة نقل جوي مشابهة بين نفس النقطتين.

7- أي تعرفة توضع وفقاً لأحكام هذه المادة تبقى سارية المفعول حتى يتم وضع تعرفة جديدة. وأي تعرفة تتم الموافقة عليها دون تحديد موعد لانتهاء أجلها تبقى سارية المفعول ما لم تسجل أو تتم الموافقة على تعرفة أخرى حتى يتم سحبها من قبل مؤسسة الطيران المعنية، أو حتى يتفق الطرفان المتعاقدان على أن هذه التعرفة لم تعد سارية المفعول.

8- التعرفات التي تتقاضاها مؤسسات الطيران المعينة التابعة للإمارات العربية المتحدة على خدمات النقل التي تتم كلياً داخل المجموعة الأوربية تخضع لقانون المجموعة الأوربية.

9- رغم ما جاء في أحكام الفقرة 8 من هذه المادة، يسمح لمؤسسات الطيران المعينة التابعة للإمارات العربية المتحدة أن تفرض أسعاراً تماثل الأسعار التي تتقاضاها مؤسسات الطيران الأخرى على خدمات النقل التي تتم كلياً داخل المجموعة الأوربية.

المادة 8 – الفرص التجارية

1- يسمح لمؤسسات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، بصورة متبادلة، أن تقيم لنفسها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، مكاتب وممثلين وموظفين للشؤون التجارية والتشغيلية والفنية حسبما يقتضيه تشغيل الخدمات المتفق عليها وترويج النقل الجوي وبيع وثائق النقل إضافة إلى المنتجات والتسهيلات الأخرى ذات الصلة المطلوبة لتوفير النقل الجوي.

2- يمكن تلبية هذه الحاجات إلى والموظفين، وفقاً لاختيار مؤسسة الطيران المعينة المعنية، عن طريق موظفيها الخاصين، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة طيران أخرى، أو منشأة أو شركة تعمل في في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وهي مخولة بأداء مثل هذه الخدمات في إقليم ذاك الطرف المتعاقد.

3- يخضع ممثلو وموظفو مؤسسات الطيران المعينة للقوانين والأنظمة النافذة لدى الطرف المتعاقد الآخر، ووفقاً لهذه القوانين والأنظمة يمنح كل طرف متعاقد، بصورة متبادلة وبأدنى حد من التأخير، ما يلزم من تصاريح توظيف وتأشيرات زيارة، أو وثائق مشابهة أخرى لممثلي وموظفي المشار إليهم في الفقرة 1 من هذه المادة.

4- إذا تطلبت ظروف خاصة دخول أو بقاء الموظفين بصورة طارئة ومؤقتة، فيجب إصدار التصاريح، والتأشيرات والوثائق الأخرى التي تتطلبها قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين بصورة عاجلة لا تؤخر دخول هؤلاء الموظفين إلى الدولة المعنية.

5- من حق كل مؤسسة طيران معينة أن تقدم خدمات مناولة أرضية خاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو أن تعهد بهذ الخدمات كلياً أو جزئياً لموردين مخولين بأداء مثل هذه الخدمات. وعندما تحول الأنظمة المطبقة على توفير خدمات المناولة الأرضية في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين دون ممارسة خدمات المناولة الأرضية أو تحد من ماارستها أو تعهيدها، فإن الشروط المطبقة على توفير خدمات المناولة الأرضية ينبغي أن تطبق بنفس الطريقة والتيسير الذي تطبق بهما عموماً على مؤسسات الطيران الدولية الأخرى.

المادة – 7 التعرفات

1- التعرفات المستوفاة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالنقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يجب أن توضع بمستويات معقولة، مع مراعاة جميع العوامل، ذات العلاقة بما في ذلك كلفة التشغيل، ومزايا الخدمة ومصالح المستخدمين والربح المعقول واعتبارات السوق الأخرى.

2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من مؤسسات الطيران التابعة لكلا الطرفين تسجيل الأسعار التي تريد تقاضيها لدى سلطات الطيران التابعة له بالنسبة لرحلاتها القادمة إلى إقليمه أو المغادرة منه. ويطلب أن يتم هذا التسجيل من قبل مؤسسات الطيران المعينة أو من ينوب عنها قبل التاريخ المقترح لدخولها حيز التنفيذ بمدة لا تزيد عن 30 يوماً. وفي حالات فردية خاصة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. ولا يطلب أي طرف متعاقد من مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر إعطاء إشعار أو تسجيل التعرفات التي يتقاضاها مؤجرو الطائرات من العامة، إلا ما تتطلبه المعلومات الضرورية على أساس غير تمييزي.

3- دون الإخلال بقوانين المنافسة وحماية المستهلك المطبقة لدى كل من الطرفين المتعاقدين، لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ أي إجراء من جانب واحد لمنع البدء بتقاضي أو مواصلة تقاضي سعر معين من قبل مؤسسة طيران معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين على خدمات النقل الجوي الدولي المقدمة بموجب هذه الاتفاقية. ويقتصر التدخل من جانب الطرفين المتعاقدين على ما يلي:

أ- منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المعقولة؛

ب- حماية المستهلكين من الأسعار المقيدة أو المرتفعة إلى درجة غير معقولة بسبب استغلال موقع مهيمن.

ت- حماية مؤسسات الطيران المعينة من الأسعار المنخفضة إلى حد غير طبيعي الناتجة عن إعانات أو دعم مباشر أو غير مباشر؛

ث- حماية مؤسسات الطيران المعينة من الأسعار المنخفضة إلى حد غير طبيعي إذا توفر دليل على وجود نية لإلغاء المنافسة.

4- دون الإخلال بأحكام الفقرة 3 من هذه المادة، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يوافق صراحة على التعاريف المقدمة من قبل مؤسسات الطيران المعينة. وإذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين أن السعر المقترح تقاضيه من قبل إحدى مؤسسات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر على خدمات النقل الجوي الدولي يندرج تحت الفئات المبينة في الفقرة 3.أ و 3.ب من هذه المادة، يبلغ الطرف المتعاقد الآخر بعدم رضاه بأسرع وقت ممكن. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في فترة لا تتجاوز 30 يوماً من تاريخ استلام الطلب، وخلال مدة لا تزيد عن ثلاثين (30) يوم من تاريخ الإبلاغ أو تسجيل التعرفة المعنية؛ ويمكن أن يطلب المشاورات وفقاً للإجراءات المبينة في الفقرة 5 من هذه المادة. وما لم يتفق الطرفان المتعاقدان خطياً على رفض التعرفات وفقاً للإجراءات المذكورة أعلاه، تعتبر التعرفات وكأنها موافق عليها.

5- يمكن لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر حول أي تعرفة تتقاضاها مؤسسة طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر لقاء خدمات النقل الدولي من إقليم الطرف المتعاقد الأول أو إليه، بما فيها التعرفات التي قدم بشأنها إشعار بعدم الرضى. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في موعد أقصاه ثلاثين (30) يوماً من تسلم الطلب. ويتعاون الطرفان المتعاقدان على تأمين المعلومات اللازمة للتوصل إلى حل منطقي للقضية المثارة. فإذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بشأن التعرفة الذي تم الإبلاغ عن عدم الرضا عنها، يبذل الطرفان

المادة 6 – أجور المطارات

تطبق الرسوم والأجور الأخرى المرتبطة باستخدام المطارات بما في ذلك معداته ومرافقه وخدماته الفنية وغير الفنية إضافة إلى أي أجور لاستخدام مرافق الملاحة الجوية ومرافق وخدمات الاتصالات وفقاً للأسعار والتعرفات المحددة من قبل كل طرف متعاقد في إقليمه طبقاً للمادة 15 من المعاهدة بشرط ألا تكون هذه الأجور أعلى من الأجور المفروضة على طائراته الوطنية العاملة في خدمات دولية مماثلة.

المادة 5 – الإعفاءات

1- يعفي كل من الطرفين المتعاقدين طائرات مؤسسات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب المباشرة وغير المباشرة ورسوم التفتيش وكافة الرسوم والنفقات الأخرى بالنسبة للطائرات ووتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزيوتها ومعدات صيانتها وومخازن الطائرات (بما فيها المأكولات، الأشربة والتبغ)، لدى وصول الطائرات إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة حتى يعاد تصديرها.

2- تعفى أيضاً من الرسوم والضرائب المذكورة أعلاه ، فيما عدا الرسوم المقابلة للخدمة المؤمنة:

أ- مؤن الطائرة التي تزود بها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين والتي تخصص للاستعمال على متن الطائرات المغادرة والعاملة في خدمة جوية دولية للطرف المتعاقد الآخر؛

ب- قطع الغيار، بما فيها المحركات، التي تدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة وإصلاح الطائرات التي تسيرها شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الخدمة الجوية الدولية؛

ت- الوقود والزيوت التي تزود بها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين الطائرات المغادرة التابعة لشركة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، والعاملة في الخدمات الجوية الدولية حتى ولو استهلكت تلك الوقود والزيوت ذلك الجزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزود منه الطائرات بها، أو

ث- مخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي وملابس طواقم الطائرة وأجهزة الحاسوب وطابعات التذاكر المستخدمة من قبل مؤسسة الطيران المعينة لأغراض الحجز وإصدار التذاكر، وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة الطيران المعينة ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة الطيران المعينة مجاناً.

الاعفاءات المشار إليها في الفقرات الفرعية من أ), ب), ج) ود (اعلاة, تمنح بما يتوافق مع الإجراءات المشروعة (المنصوص عليها) في انظمة الجمارك.

3- التجهيزات المعتادة المحمولة جواً، والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة طيران معينة من أحد الطرفين المتعاقدين لا يجوز إنزالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف الآخر. وفي هذه الحالة، يمكن أن يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للأنظمة الجمركية.

4- تعطى الاستثناءات المنصوص عنها في هذه المادة أيضاً في الحالات التي تجري فيها مؤسسة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ترتيبات مع مؤسسة طيران أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تكون مؤسسة الطيران الآخر متمتعة بنفس الإعفاءات من قبل ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

5- لا يخضع المسافرون وأمتعتهم في الترانزيت عبر إقليم أحد الطرفين المتعاقدين إلا للمراقبة التي تفرضها أنظمة الجمارك، باستثناء ما يتعلق بالإجراءات الأمنية لمكافحة العنف والقرصنة الجوية وتجارة المخدرات. تستثنى الأمتعة وبضائع الشحن في خط المرور المباشر من الرسوم الجمركية والضرائب المفروضة على الواردات.

نقطة في تلك الدولة الأخرى، بما في ذلك تشغيل خدمة يتم تسويقها على أنها خدمة مرور دون توقف أو اعتبارها كذلك بطريقة ما، فهي عملياً تلتف على قيود حركة المرور المفروضة بموجب اتفاقية خدمات جوية ثنائية بين دولة عضو وتلك الدولة الأخرى، أو

4) إذا كانت غالبية أسهم مؤسسة الطيران مملوكة وخاضعة لسيطرة رعايا دولة غير الإمارات العربية المتحدة، وليس هناك اتفاقية خدمات جوية ثنائية بين المملكة الإسبانية وتلك الدولة، وكان من الواضح أن حقوق المرور اللازمة للقيام بالتشغيل المقترح غير متاحة بالمقابل لمؤسسة (مؤسسات) الطيران المعينة من قبل المملكة الإسبانية.

إن الإمارات العربية المتحدة، لدى ممارستها لحقها بموجب هذه الفقرة، ومن دون الإخلال بحقوقها بموجب الفقرتين 1-أ-1) و 2) من هذه المادة، لن تمييز بين مؤسسات الطيران التابعة للمجموعة على أساس جنسيتها.

ب- في حالة فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين والأنظمة المطبقة من قبل الطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق؛

ت- أو في حال فشل تلك المؤسسة في أداء الخدمات المتفق عليها طبقا للشروط الموضوعة بموجب هذه الاتفاقية.

ث- أو في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر في الالتزام بتطبيق معايير السلامة والأمن وفقاً للمادة 11 و 12 من هذه الاتفاقية؛

ج- في أي حال من الأحوال، في حال فشل المتعاقد الآخر في الإلتزام بأي قرار أو شرط قد ينشأمن تطبيق البند 18 من هذه الاتفاقية.

2- دون إخلال بأحكام المواد 11 و 12 وما لم يكون الإلغاء أو التعليق الفوري أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ضروريا لمنع وقوع مخالفات أخرى للقوانين والأنظمة ، فلا تجري ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، وفقاً لما تنص عليه المادة 16.

3- إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة 18.

المادة 4 : إلغاء التخويل

1- يحق لسلطة الطيران لدى كل طرف متعاقد أن ترفض أو تلغي تخويل التشغيل الخاص بمؤسسة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق ممارستها له أو أن فرض قيود عليه، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ- (1) في حال كون مؤسسة الطيران معينة من قبل المملكة الإسبانية:

1) إذا كانت مؤسسة الطيران المعينة غير مؤسسة في إقليم المملكة الإسبانية بموجب المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوربية أو لا تمتلك ترخيص تشغيل ساري المفعول ممنوحاً لها من دولة عضو وفقاً لقانون المجموعة الأوربية؛ أو

2) إذا كانت مؤسسة الطيران غير خاضعة لضبط تنظيمي فعال من قبل الدولة العضو المسؤولة عن منحها شهادة المشغل الجوي، أو كان اختصاصها في مجال الطيران غير محدد بوضوح في وثيقة التسمية؛ أو

3) إذا لم يكن مقر العمل الرئيسي لمؤسسة الطيران ضمن إقليم الدولة العضو التي استلمت منها ترخيص التشغيل الذي تعمل به؛ أو

4) إذا كانت مؤسسة الطيران غير مملوكة، بشكل مباشر أو غير مباشر، أو غير خاضعة فعلياً لدول أعضاء و/أو رعايا دول أعضاء، و/أو لدول أخرى مدرجة في الملحق 2 و/أو رعايا هذه الدول؛ أو

5) إذا كانت مؤسسة الطيران تمتلك شهادة مشغل جوي صادرة عن دولة عضو أخرى وكان من الواضح أنها بممارسة حقوق المرور بموجب هذه الاتفاقية على طريق يتضمن نقطة في تلك الدولة العضو الأخرى، بما في ذلك تشغيل خدمة يتم تسويقها أو على أنها خدمة مرور دون توقف أو اعتبارها كذلك اعتبارها بطريقة ما، فهي عملياً تلتف على قيود حركة المرور المفروضة بموجب اتفاقية خدمات جوية ثنائية بين الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو الأخرى؛ أو

6) إذا كانت مؤسسة الطيران تمتلك ترخيص مشغل جوي صادر عن دولة عضو وليس هناك اتفاقية خدمات جوية ثنائية بين الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو، وكان من الواضح أن حقوق المرور اللازمة للقيام بالتشغيل المقترح غير متاحة بالمقابل لمؤسسة (مؤسسات) الطيران المعينة من قبل الإمارات العربية المتحدة،

(2) في حال كون مؤسسة الطيران معينة من قبل الإمارات العربية المتحدة:

1) إذا لم تكن مؤسسة الطيران مؤسسة في إقليم الإمارات العربية المتحدة أو لم تكن مرخصة وفقاً للقانون الساري في الإمارات العربية المتحدة؛ أو

2) إذا لم تكن لدولة الإمارات العربية المتحدة سيطرة تنظيمية فعالة على مؤسسة الطيران هذه؛ أو

3) إذا كانت غالبية أسهم مؤسسة الطيران مملوكة وخاضعة لسيطرة رعايا دولة غير الإمارات العربية المتحدة، وكان من الواضح أنها بممارسة حقوق المرور بموجب هذه الاتفاقية على طريق يتضمن

المادة 3 : تعيين مؤسسات الطيران

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين بموجب إشعار خطي موجه عبر القنوات الدبلوماسية إلى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة طيران وطنية واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الخطوط المحددة وأن يسحب أو يغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو يستبدل مؤسسة طيران بمؤسسة طيران أخرى معينة مسبقاً. ويجب أن يتضمن هذه التعيين تحديد نطاق التخويل الممنوح لكل مؤسسة طيران فيما يتعلق بتشغيل الخدمات المتفق عليها.

2- يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام كتاب التعيين، والطلب المقدم من مؤسسة الطيران المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة للحصول على تخويل التشغيل والتراخيص الفنية، بمنح هذه المؤسسة (المؤسسات) المعينة تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير وفق الشروط التالية:

أ- في حال كون مؤسسة الطيران معينة من قبل المملكة الإسبانية:

1) أن تكون مؤسسة الطيران مؤسسة في إقليم المملكة الإسبانية بموجب المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوربية وتمتلك ترخيص تشغيل ساري المفعول ممنوحاً لها من دولة عضو وفقاً لقانون المجموعة الأوربية؛
2) أن تكون مؤسسة الطيران خاضعة لضبط تنظيمي فعال من قبل الدولة العضو المسؤولة عن منحها شهادة المشغل الجوي وأن يكون اختصاصها في مجال الطيران محدداً بوضوح في وثيقة التسمية؛
3) أن يكون مقر العمل الرئيسي لمؤسسة الطيران ضمن إقليم الدولة العضو التي استلمت منها ترخيص التشغيل الذي تعمل به؛
4) أن تكون مؤسسة الطيران مملوكة، بشكل مباشر أو غير مباشر، وخاضعة فعلياً لدول أعضاء و/أو رعايا دول أعضاء، و/أو لدول أخرى مدرجة في الملحق 2 و/أو رعايا هذه الدول.

ب- في حال كون مؤسسة الطيران معينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة:

1) أن تكون مؤسسة الطيران مؤسسة في إقليم الإمارات العربية المتحدة ومرخصة وفقاً للقانون الساري في الإمارات العربية المتحدة،
2) أن تكون لدولة الإمارات العربية المتحدة سيطرة تنظيمية فعالة على مؤسسة الطيران هذه.

3- يجوز لسلطة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تقنعها بأنها مؤهلة لتنفيذ الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبقها عادة تلك السلطة بصورة منطقية لتشغيل خدمات جوية دولية طبقا لأحكام المعاهدة.

4- عندما يتم تعيين وتخويل مؤسسة طيران، فإنه يمكن له البدء في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقا لأحكام هذه الاتفاقية.

المادة 2 : منح حقوق التشغيل

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية، من أجل توفير و تشغيل خدمات نقل جوي دولي مجدولة على الطرق المحددة في الملحق 1 من هذه الاتفاقية.

2- تتمتع مؤسسات الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد، عند قيامها بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، بالحقوق التالية :-

أ- أن تعبر طائراتها إقليم الطرف الآخر دون هبوط؛

ب- الحق في التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير مرورية؛

ت- أن تهبط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في نقاط محددة في جدول الطرق في الملحق 1 من هذه الاتفاقية وذلك بغرض النقل الدولي لتحميل و/أو إنزال الركاب والأمتعة والبضائع بشكل منفصل أو مجتمع، وفقاً لأحكام الملحق 1 من هذه الاتفاقية، وذلك من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى إقليم دولة أخرى أو بالعكس؛

3- تتمتع مؤسسات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة، بالحقوق المحددة في الفقرة 2(أ) و2(ب) من هذه المادة.

4- ليس في نص هذه المادة ما يخول أي مؤسسة طيران معينة من قبل طرف متعاقد حقوق النقل الجوي الداخلي ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 1 – التعريفات

1- لأغراض تفسير وتطبيق هذه الاتفاقية، تكون للعبارات والكلمات التالية المعاني المبينة قرين كل منها ما لم يقتض السياق خلاف ذلك:

أ- "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي المفتتحة لتوقيع في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، وهذا يشمل: أي ملحق للاتفاقية اعتمد بموجب المادة 90 من المعاهدة، وأي تعديل للملاحق أو للمعاهدة بموجب المادة 90 و 94 منها طالما كانت تلك الملاحق أو التعديل سارية المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين أو تمت المصادقة عليها من قبلهما؛

ب- "سلطات الطيران" تعني، فيما يخص المملكة الإسبانية، على المستوى المدني، وزارة التنمية والتطوير **Ministerio de Fomento** (الإدارة العامة للطيران المدني)؛ وفيما يخص حكومة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني؛ أو تعني بالنسبة لأي منهما أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تمارسها هذه السلطات وتتعلق بهذه الاتفاقية؛

ت- "مؤسسة الطيران المعينة" تعني مؤسسة طيران تقدم خدمات جوية دولية وتم تعيينها بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية ووفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛

ث- "الإقليم" ، "الخدمة الجوية الدولية" و "التوقف لأغراض غير مرورية" تعني المعاني المحددة لكل منها في المادتين 2 و 96 من المعاهدة؛

ج- "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، وملحقها وأي تعديل للاتفاقية أو الملحق؛

ح- "الطرق المحددة" يعني الطرق المبينة أو التي يتم بيانها في ملحق هذه الاتفاقية؛

خ- "الخدمات المتفق عليها" تعني الخدمات الجوية الدولية التي يمكن تشغيلها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية على الطرق المحددة؛

د- "التعرفات" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن (باستثناء البريد) بما في ذلك أي مزايا هامة أخرى تمنح أو تقدم سوية مع خدمات النقل المذكورة إضافة إلى العمولة المتوجب دفعها فيما يتصل ببيع التذاكر المعاملات المقابلة لها في نقل البضائع. كما تتضمن أيضاً شروط تطبيق سعر النقل ودفع العمولات المناسبة.

ذ- "السعة"، بالنسبة لطائرة معينة، مدى توفر المقاعد و/أو حمولة هذه الطائرة، وفيما يتعلق بالخدمات المتفق عليها، تعني سعة الطائرة المستعملة لهذه الخدمات مضروبة بعدد الرحلات التي تقوم بها الطائرة خلال موسم معين على أحد الخطوط أو جزء منه.

ر- كلمة "الرعايا"، بالنسبة لإسبانيا، يفهم منها الإشارة إلى رعايا الدول الأعضاء في المجموعة الأوربية.

[TEXT IN ARABIC – TEXTE EN ARABE]

اتفاقية خدمات جوية
بين المملكة الإسبانية وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

إن المملكة الإسبانية و حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة (والمشار إليهما فيما بعد بعبارة "الطرفان المتعاقدان")؛

إذ يرغبان في دعم وتشجيع نظام طيران دولي يوفر فرصاً عادلة ومتساوية لمؤسسات الطيران التابعة لكل منهما من أجل تشغيل خدماتها ويمكنها من التنافس وفقاً للقوانين والأنظمة النافذة لدى كل طرف متعاقد؛

وإذ يرغبان بتوسيع فرص وإمكانيات النقل الجوي دولياً؛

وإذ يرغبان بضمان أعلى درجة من السلامة والأمن في خدمات النقل الجوي الدولي ويؤكدان خشيتهما من أي أعمال أو تهديدات ضد أمن الطائرات يمكن أن تعرض سلامة الأشخاص أو ممتلكاتهم للخطر؛

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي افتتحت للتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944؛

فقد اتفقا على ما يلي:

[TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE KINGDOM OF SPAIN

AND

THE UNITED ARAB EMIRATES

The Kingdom of Spain and United Arab Emirates 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 I

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 United Arab Emirates, the General 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 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 II

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 Annex I 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 Annex I 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 Annex I 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 III

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 a designation, and of applications from the designated airlines, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated the Kingdom of Spain:

i. the airline is established in the territory of the Kingdom of Spain under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence granted by a Member State in accordance with European Community law; and

ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii. the airline has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the valid Operating Licence;and

iv. the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states.

(b) in the case of an airline designated by the United Arab Emirates (UAE):

i. the airline is established in the territory of the UAE and is licensed in accordance with the applicable law of the UAE; and

ii. the UAE has and maintains effective regulatory control of the airline.

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. 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 IV

REVOCATIONS

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

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

i. the airline 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 granted by a Member State in accordance with European Community law; or

ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

iii. the airline does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received its Operating Licence;or

iv. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states; or

v. the airline holds an Air Operator´s Certificate issued by another Member State and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that other Member State; or

vi. the air carrier holds an Air Operator´s Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that Member State, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the airlines(s) designated by the United Arab Emirates.

2. in the case of an airline designated by the UAE:

i. the airline is not established in the territory of the UAE or is not licensed in accordance with the applicable law of the UAE; or

ii. the UAE does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline; or

iii. the airline is majority owned and controlled by nationals of a state other than the UAE and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other state including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a though service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the Kingdom of Spain and that other state; or

iv. the airline is majority owned and controlled by nationals of a state other than the UAE and there is no bilateral air services agreement between the Kingdom of Spain and that other state, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the airline(s) designated by the Kingdom of Spain.

In exercising its right under this paragraph, and without prejudice to its rights under paragraph 1(a) v. and vi. of this Article, the UAE shall not discriminate between Community airlines on the grounds of nationality.

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 XI and XII of this Agreement, or

e) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article XVIII of this Agreement.

2. Without prejudice to the provisions under Articles XI and XII 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, as provided for in Article XVI.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XVIII shall not be prejudiced.

ARTICLE V

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 exemption from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed for:

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, including engines, brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;

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, and

d) printed ticket stock, airway bills, computers and ticket printers used by the Designated Airlines for reservations and ticketing, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon, staff uniforms and usual publicity material distributed without charge by the designated airlines.

The exemptions 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. Unless otherwise required for security reasons and other reasons such as patent and trademark protection measures or protection against violence, air piracy, and drug trafficking, 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 VI

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 VII

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, either Contracting Party may expressly approve those tariffs submitted by the designated airlines. If either Contracting Party finds that a certain tariff falls within the categories set forth in paragraphs 3.a and 3.b of this article, it shall notify to the other Contracting Party of its dissatisfaction 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 of the United Arab Emirates for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

9. Notwithstanding the provisions in paragraph 8 of this Article, designated airlines of the United Arab Emirates shall be allowed to match existing prices charged by other airlines for carriage wholly within the European Community.

ARTICLE VIII

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, promotion of air transport and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transport.

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 or self-handling, the conditions made available for the provisions of such services shall be as favourable as those generally applied to other international airlines.

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. For this purpose, the designated airlines shall have the right to use their own transportation documents.

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 IX

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 X

CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competence and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex to 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, however, reserves the right 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 XI

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 IV 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. Where 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 United Arab Emirates 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 XII

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.

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 United Arab Emirates, 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 IV (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 XIII

TAX SYSTEM

The tax system applicable to the designated airlines of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall abide by the provisions of Article 8 of the Convention between Spain and the United Arab Emirates for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital, done at Abu Dhabi on 5th March 2006.

ARTICLE XIV

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.

4. Notwithstanding the above, the frequencies and capacity to be provided by the designated airlines of each Contracting Party in operating the agreed services which involve the exercise of fifth freedom traffic rights shall be established by mutual agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

5. 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.

6. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the capacity, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the designated airlines of the other Contracting Party. 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 XVI 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 XV

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 XVI

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 XVII

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 in accordance with Article XXI.

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 XVIII

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 XIX

REGISTRATION

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

ARTICLE XX

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 XXI

ENTRY INTO FORCE AND TERMINATION

1. This Agreement shall enter into force 30 days after both Contracting Parties have given written notification to each other by exchange of diplomatic notes that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

2. 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.

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

4. Done in duplicate at Abu Dhabi this 25th day of May 2008 in the Spanish, Arabic and English languages, all texts being equally authentic.

FOR THE KINGDOM OF SPAIN

Miguel Ángel Moratinos Cuyaubé
Minister of Foreign Affairs and Cooperation

FOR THE UNITED ARAB EMIRATES

Sheikh Abdullah bin Zayed Al Nahyan
Minister of Foreign Affairs

ANNEX I

To the Air Transport Agreement between the Kingdom of Spain and the United Arab Emirates

ROUTE SCHEDULE

I. Route which may be operated in both directions by the airlines designated by Spain.

Points in Spain — intermediate points — points in the United Arab Emirates — points beyond.

II. Route which may be operated in both directions by the airlines designated by the United Arab Emirates.

Points in the United Arab Emirates — intermediate points — six points in Spain — points beyond.

GENERAL NOTES

1. The airlines designated by either Contracting Party may only stop on the same service in one single point located in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines may change the order or omit one or more points on the routes indicated in Sections I and II of this Annex, in whole or part of its services, provided that the departure point on the route is located in the territory of the Contracting Party which has designated such airlines.

3. When operating the agreed services on the specified routes established in Sections I and II of this Annex the designated airlines of either Contracting Party shall not exercise fifth freedom traffic rights, unless as otherwise agreed between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

4. The points in the territory of the United Arab Emirates indicated in Section I, and the intermediate points and points beyond established on the routes specified in Sections I and II of this Annex to be operated without fifth freedom traffic rights, shall be freely chosen by the designated airlines of each Contracting Party.

5. The two points in Spain on the route specified in Section II of this Annex shall be freely chosen by the Aeronautical Authorities of the United Arab Emirates and notified to the Aeronautical Authorities of Spain thirty (30) days before the commencement of the services. The points initially selected may be replaced likewise.

6. CODE SHARING

6.1 When operating or holding out (i.e. selling transportation under its own code on flights operated by another airline) the agreed services on the specified routes established in Sections I and II, or on any sector of such routes, the airlines of each Contracting Party that may be designated whether as the operating airline and/or the non-operating (hereinafter referred to as the "marketing") airline, may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked space or code sharing with:

(a) an airline or airlines of the same Contracting Party;

(b) an airline or airlines of the other Contracting Party; and

c) an airline or airlines of third countries.

6.2 All airlines involved in code sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route rights.

6.3 No fifth freedom traffic rights shall be exercised on code share services by the designated airlines acting as the marketing airlines.

6.4 Either Contracting Party shall not withhold permission for code sharing services by the designated airlines of the other Contracting Party on services operated by airlines of a third country on the basis that the airline operating the aircraft does not have the right to carry traffic under the code of the designated airlines of the other Contracting Party. However, in order to carry traffic under the code of a third country airline, on services performed by designated airlines of either Contracting Party as the operating airlines, the third country airline has to be authorised to do so by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

6.5 Code share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties.

6.6 The designated airlines of each Contracting Party which hold out code share services without operating on the sector between an intermediate point and a point in the territory of the other Contracting Party may make a change of gauge at any intermediate point without restriction in terms of size of aircraft.

Change of gauge involving more than one aircraft scheduled to different points in the territory of the other Contracting Party shall be restricted to aircraft operated by a designated airline of the other Contracting Party.

In addition, the designated airlines of either Contracting Party shall be allowed to make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party, in order to hold out code share services to another point or points in that territory. Such a change of gauge in the territory of the other Contracting Party would be restricted to aircraft operated by a designated airline of that other Contracting Party.

6.7 Only one point in the territory of the other Contracting Party may be served on the same flight when operating or holding out code sharing services between designated airlines of the same Contracting Party or between a designated airline and an airline of a third country.

6.8 More than one point in the territory of the other Contracting Party may be held out on the same flight under code sharing services operated by a designated airline of the other Contracting Party.

6.9 The marketing airline(s) should, in respect of the air transportation sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale that it is a code share service, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

6.10 The designated airlines of each Contracting Party shall notify the Aeronautical Authority of the other Contracting Party the route, frequencies, flight code, and reference to the airlines operating each sector of the route within a period of at least thirty days before the start of the operation.

7. - ALL CARGO SERVICES

The airlines designated by each Contracting Party shall have the right to operate all cargo flights from points located in their territories, through intermediate points, to points located in the territory of the other Contracting Party and to points beyond with full fifth freedom traffic rights without any restriction as to routes, frequencies and/or capacity offered.

ANNEX II

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES III AND IV OF THIS AGREEMENT

a) **The Republic of Iceland** (under the Agreement on the European Economic Area);

b) **The Principality of Liechtenstein** (under the Agreement on the European Economic Area);

c) **The Kingdom of Norway** (under the Agreement on the European Economic Area);

d) **The Swiss Confederation** (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport)

[TEXT IN SPANISH – TEXTE EN ESPAGNOL]

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE

EL REINO DE ESPAÑA
Y

LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

El Reino de España y los Emiratos Árabes Unidos, 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 el desarrollo de las oportunidades del transporte aéreo internacional;

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

Siendo Partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO I

DEFINICIONES

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

a) por **Convenio** se entenderá el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluidos cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) por **Autoridades Aeronáuticas** se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, a nivel civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a los Emiratos Árabes Unidos, la Autoridad General de la Aviación Civil o, en ambos casos, las personas o instituciones debidamente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con el presente Acuerdo que ejerzan dichas Autoridades;

c) por **compañía aérea designada** se entenderá una compañía de transporte aéreo internacional que cada Parte Contratante haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el artículo III del mismo;

d) las expresiones **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), incluida cualquier ventaja significativa adicional concedida o proporcionada junto con dicho transporte, así como la comisión que se ha de abonar en relación con la venta de billetes y con las transacciones correspondientes para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de la comisión correspondiente;

i) por **capacidad** se entenderá, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y, en relación con los servicios convenidos, la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por dichas aeronaves durante cada temporada en una ruta o sector de una ruta.

j) por **nacionales** se entenderá, en el caso de España, los nacionales de los Estados miembros de la Comunidad Europea.

ARTICULO II

CONCESIÓN DE DERECHOS

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

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

a) sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;

b) hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;

c) hacer escalas en el territorio mencionado, en los puntos que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Anexo I al presente Acuerdo, con el fin de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, conjunta o separadamente, de conformidad con lo establecido en el Anexo I 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 III

DESIGNACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS

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

2. Al recibir dicha designación, y las solicitudes de las compañías aéreas designadas, en la forma requerida para las autorizaciones de explotación y permisos técnicos, la otra Parte Contratante deberá conceder sin demora las autorizaciones y permisos correspondientes, siempre que:

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

i. la compañía aérea esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y disponga de una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con la legislación comunitaria ; y

ii. el Estado miembro responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea y la Autoridad Aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y

iii. la compañía aérea tenga su centro principal de actividad en el territorio del Estado miembro del que haya recibido la licencia de explotación válida; y

iv. la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros, y/o de nacionales de Estados miembros, y/o de otros Estados enumerados en el Anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados.

b) cuando se trate de una c ompañía aérea designada por los Emiratos Árabes Unidos (EAU):

i. la compañía aérea esté establecida en el territorio de los EAU y haya obtenido una licencia de conformidad con el derecho vigente en los EAU; y

ii. los EAU ejerzan y mantengan un control reglamentario efectivo de la compañía aérea.

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

4. 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 IV

REVOCACIONES

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante en los siguientes supuestos:

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

i. cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea o no sea titular de una licencia de explotación válida otorgada por un Estado miembro con arreglo a la legislación comunitaria; o

ii. cuando el Estado miembro responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerza o mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o

iii. cuando la compañía aérea no tenga su centro principal de actividad en el territorio del Estado miembro del que ha recibido su licencia de explotación; o

iv. cuando la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros y/o de nacionales de Estados miembros

y/o de otros Estados enumerados en el Anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados; o

v. cuando la compañía aérea sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por otro Estado miembro y se pueda demostrar que, al ejercer derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro, incluida la explotación de un servicio comercializado como servicio directo o que constituya por otro motivo un servicio directo, la compañía aérea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas mediante un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre los Emiratos Árabes Unidos y ese otro Estado miembro; o

vi. cuando el transportista aéreo sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre los Emiratos Árabes Unidos y ese Estado miembro, y pueda demostrarse que las compañías aéreas designadas de los Emiratos Árabes Unidos no tienen un acceso recíproco a los derechos de tráfico necesarios para efectuar la operación propuesta;

2. en el caso de una compañía aérea designada por los EAU:

i. cuando la compañía aérea no esté establecida en el territorio de los EAU o no haya obtenido una licencia de conformidad con el derecho aplicable en los EAU; o

ii. cuando los EAU no ejerzan o no mantengan un control reglamentario efectivo de la compañía aérea; o

iii. cuando la compañía aérea sea propiedad mayoritaria y se encuentre bajo el control de nacionales de un Estado distinto de los EAU y se pueda demostrar que, al ejercer derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluya un punto en ese otro Estado, incluida la explotación de un servicio comercializado como servicio directo o que constituya por otro motivo un servicio directo, la compañía aérea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas mediante un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre el Reino de España y ese otro Estado; o

iv. cuando la compañía aérea sea propiedad mayoritaria y se encuentre bajo el control de nacionales de un Estado distinto de los EAU y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre el Reino de España y ese otro Estado, y pueda demostrarse que las compañías aéreas designadas por el Reino de España no tienen un acceso recíproco a los derechos de tráfico necesarios para efectuar la operación propuesta.

En el ejercicio de su derecho en virtud del presente apartado, y sin perjuicio de sus derechos en virtud del apartado 1.a) v) y vi) del presente artículo, los EAU no harán distinciones entre las compañías aéreas comunitarias por razón de su nacionalidad.

b) cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que haya otorgado esos derechos; o

c) siempre que dicha compañía aérea en otras circunstancias deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo;

d) cuando la otra Parte Contratante no cumpla o no aplique las normas sobre Seguridad operacional y Seguridad de conformidad con los artículos XI y XII del presente Acuerdo, o

e) siempre que la otra Parte Contratante no cumpla alguna decisión o estipulación derivada de la aplicación del artículo XVIII del presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos XI y XII y a menos que la revocación, suspensión, 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, según lo establecido en el artículo XVI.

3. En caso de que una Parte Contratante emprenda una acción en virtud del presente artículo, no resultarán afectados los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del artículo XVIII.

ARTICULO V

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 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, incluidos los motores, 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 consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado; y

d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, ordenadores e impresoras de billetes utilizadas por las compañías aéreas designadas para las reservas y emisión de billetes, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía aérea, uniformes del personal y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por las compañías aéreas designadas.

Las exenciones mencionadas en las letras a), b), c) y d) se otorgarán de conformidad con el procedimiento previsto en la normativa aduanera en vigor.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán quedar bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la normativa aduanera.

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

5. Salvo que se disponga otra cosa por razones de seguridad y otras razones tales como las medidas de protección de patentes y marcas o la protección contra la violencia y la piratería aéreas y el tráfico de estupefacientes, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, sólo estarán sujetos a los controles previstos en virtud de la normativa aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos exigibles a la importación.

ARTICULO VI

TASAS AEROPORTUARIAS

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

ARTICULO VII

TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante por el transporte internacional en los servicios ofrecidos en virtud del presente Acuerdo se establecerán libremente, a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluido el coste de la operación, las características del servicio, el interés de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o el registro ante sus Autoridades Aeronáuticas de las tarifas que las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante vayan a aplicar en los servicios con destino o procedencia en su territorio. No se exigirá que las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes realicen la notificación o el registro con una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su efectividad. En casos concretos, podrá permitirse la notificación o registro en un plazo inferior al normalmente requerido. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá la notificación o el registro por las compañías aéreas de la otra Parte Contratante de las tarifas aplicadas por los fletadores al público, a menos que así se exija, con carácter no discriminatorio, para fines informativos.

3. Sin perjuicio de la legislación aplicable en materia de competencia y protección del usuario vigente en cada una de las Partes Contratantes, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que empiece a aplicarse una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente por cualquier compañía aérea designada de la otra Parte Contratante para el transporte aéreo internacional en los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:

a) evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;

b) proteger al usuario frente a precios injustamente altos o restrictivos por abuso de posición dominante;

c) proteger a las compañías aéreas de precios artificialmente bajos debido a subvenciones o ayudas directas o indirectas;

d) proteger a las compañías aéreas de precios artificialmente bajos cuando existan pruebas de un intento de eliminar competencia.

4. Sin perjuicio de lo que establece el apartado 3 de este artículo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá aprobar expresamente las tarifas que le sometan las compañías aéreas designadas. En caso de que cualquiera de las Partes considere que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en las letras a) y b) del apartado 3 de este artículo, notificará su disconformidad a la otra Parte lo antes posible y, en ningún caso más tarde de treinta (30) días después de la fecha de notificación o de registro de la tarifa en cuestión; y podrá solicitar la celebración de consultas, de conformidad con los procedimientos establecidos en virtud del apartado 5 de este artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan convenido por escrito no aprobar las tarifas, con arreglo a los mencionados procedimientos, éstas se considerarán aprobadas.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrá solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante la celebración de consultas en relación con cualquier tarifa aplicada por una compañía aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional con origen o destino en el territorio de la primera Parte Contratante, incluidas las tarifas que hayan sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas deberán celebrarse no más tarde de treinta (30) días después de la fecha de recepción de la solicitud. Las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si se llega a un acuerdo respecto de una tarifa que haya sido objeto de una notificación de disconformidad, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante se esforzarán todo lo posible para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se alcanzara dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

6. Por el transporte aéreo en los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo, cada Parte Contratante permitirá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante ofrecer tarifas similares a las que aplique cualquier compañía aérea por un servicio aéreo comparable realizado entre los mismos puntos.
7. Cualquier tarifa establecida con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo permanecerá en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Toda tarifa aprobada sin fecha de expiración se mantendrá en vigor si no se ha registrado ni aprobado una nueva tarifa hasta su retirada por la compañía afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que dicha tarifa deberá dejar de aplicarse.

8. Las tarifas que se apliquen por las compañías aéreas de los Emiratos Árabes Unidos para el transporte realizado en su totalidad dentro de la Comunidad Europea estarán sujetas al derecho comunitario europeo.

9. No obstante lo dispuesto en el apartado 8 de este Artículo, a las compañías aéreas designadas de los Emiratos Árabes Unidos se les permitirá igualar los precios aplicados por otras compañías aéreas al transporte realizado en su totalidad dentro de la Comunidad Europea.

ARTICULO VIII

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, la promoción del transporte aéreo y la venta de documentos de transporte, así como otros productos o servicios auxiliares necesarios para la realización del transporte aéreo.

2. Los requerimientos 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 compañía aérea que opere 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, sobre una base de reciprocidad 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 exijan 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 país 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. Mientras los reglamentos aplicables a la prestación de servicios de asistencia en tierra en el territorio de una de las Partes Contratantes impidan o limiten ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoprestación de los mismos, las condiciones establecidas para la prestación de tales servicios serán tan favorables como las que generalmente se apliquen a las otras compañías aéreas internacionales.

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

7. Las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir, desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto de los gastos obtenidos en el territorio de venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de agentes, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares 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 por 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 IX

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 entrada 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 la normativa sobre requisitos de entrada y salida del país, inmigración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO X

CERTIFICADOS Y LICENCIAS

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

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

ARTICULO XI

SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, de un examen (denominado en este artículo "inspección en rampa") por los representantes autorizados de esta otra Parte Contratante, realizado a bordo y por la parte exterior de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos, siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada.

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

a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la explotación de la misma no cumpla con las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, o a

b) graves reparos en cuanto a que exista una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

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

5. En el caso de que el representante de una compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por esa compañía o compañías aéreas, de conformidad con el anterior apartado 3, la otra Parte Contratante podrá deducir que 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 de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una compañía o compañías aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante determine, como resultado de una inspección en rampa, de una serie de inspecciones en rampa, de la denegación de acceso para inspección en rampa o de consultas, o por otro motivo, que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la compañía aérea.

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

8. Si el Reino de España designa a una compañía aérea cuyo control reglamentario lo ejerza y mantenga otro Estado miembro de la Comunidad Europea, los derechos de los Emiratos Árabes Unidos en virtud del presente artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad operacional del otro Estado miembro de la Comunidad Europea y respecto a la autorización de explotación de la compañía aérea.

ARTICULO XII

SEGURIDAD

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

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

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y designadas Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio en virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y que tengan una Licencia de Explotación otorgada de conformidad con el derecho comunitario europeo, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

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

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

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

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

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

9. Cualquier medida tomada en virtud del apartado 7 anterior cesará en el momento en que la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones del presente artículo.

ARTICULO XIII

RÉGIMEN FISCAL

El régimen fiscal aplicable a las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante se atendrá a las disposiciones del artículo 8 del Convenio entre España y los Emiratos Árabes Unidos para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, hecho en Abu Dhabi, el 5 de marzo de 2006.

ARTICULO XIV

CAPACIDAD

1. Las compañías aéreas designadas de las Partes Contratantes disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el presente Acuerdo.

2. Los servicios convenidos en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo tendrán como objetivo esencial ofrecer una capacidad suficiente para el transporte del tráfico entre los dos países.

3. En la explotación de los servicios convenidos, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para establecer las frecuencias, la capacidad que vaya a ofrecerse y el tipo de aeronave que vaya a utilizarse para dichos servicios.

4. No obstante lo anterior, las frecuencias y capacidad que hayan de proporcionar las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante en la explotación de los servicios convenidos que impliquen el ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad se establecerán de mutuo acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

5. Las frecuencias y horarios establecidos para la explotación de los servicios aéreos convenidos se notificarán, si así se exige, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos treinta (30) días antes del comienzo de dicha operación, a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más breve.

6. Ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente la capacidad, las frecuencias ni la regularidad del servicio o de los tipos de aeronaves que operen las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante. En caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más compañías aéreas de la otra Parte Contratante no se ajusta a las normas y principios establecidos en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo XVI del Acuerdo, con el fin de examinar las operaciones en cuestión y de determinar de común acuerdo las medidas que se estimen necesarias.

ARTICULO XV

ESTADÍSTICAS

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

ARTICULO XVI

CONSULTAS

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

ARTICULO XVII

MODIFICACIONES

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

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

ARTICULO XVIII

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 negociaciones directas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante, y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba 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 un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y decidirá el lugar de celebración del arbitraje. Si alguna de las Parte 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 derivados del procedimiento arbitral serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTICULO XIX

REGISTRO

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

ARTICULO XX

CONVENIOS MULTILATERALES

En caso de que, con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Partes Contratantes llegasen a ser partes en un Convenio o Acuerdo multilateral relativo a las materias reguladas por el presente Acuerdo, las Partes Contratantes celebrarán consultas 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 XXI

ENTRADA EN VIGOR Y DENUNCIA

1. El presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente por escrito, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

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

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

4. Hecho por duplicado, en Abu Dhabi, el 25 de mayo de 2008 en español, árabe e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA,

Miguel Ángel Moratinos Cuyaubé
Ministro de Asuntos Exteriores y
de Cooperación

POR LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS,

Sheikh Abdullah bin Zayed Al Nahyan
Ministro de Asuntos Exteriores

ANEXO I

Al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y los Emiratos Árabes Unidos

CUADRO DE RUTAS

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

Puntos en España – puntos intermedios – puntos en los Emiratos Árabes Unidos – puntos más allá.

II. Ruta que puede ser explotada en ambas direcciones por las compañías aéreas designadas de los Emiratos Árabes Unidos:

Puntos en los Emiratos Árabes Unidos – puntos intermedios – seis puntos en España – puntos más allá.

OBSERVACIONES GENERALES

1. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes únicamente podrán efectuar escalas en un mismo servicio en un único punto situado en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. Las compañías aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas mencionadas en los apartados I y II del presente Anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas compañías aéreas.

3. Al operar los servicios convenidos en las rutas especificadas establecidas en los apartados I y II del presente Anexo, las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes no podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad, a menos que las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes acuerden otra cosa.

4. Los puntos en el territorio de los Emiratos Árabes Unidos mencionados en el apartado I y los puntos intermedios y los puntos más allá establecidos en las rutas especificadas en los apartados I y II del presente Anexo que se vayan a explotar sin derechos de tráfico de quinta libertad podrán ser elegidos libremente por las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante.

5. Los seis puntos en España en la ruta especificada en el apartado II del presente Anexo serán seleccionados libremente por las Autoridades Aeronáuticas de los Emiratos Árabes Unidos y notificados a las Autoridades Aeronáuticas de España treinta (30) días antes del inicio

de los servicios. Los puntos inicialmente elegidos podrán ser sustituidos de igual manera.

6. CÓDIGO COMPARTIDO

6.1. Al explotar u ofrecer (es decir, vender un transporte bajo su propio código en vuelos explotados por otra compañía aérea) los servicios convenidos en las rutas especificadas establecidas en los apartados I y II, o en cualquier sector de dichas rutas, las compañías aéreas de cada Parte Contratante que sean designadas como compañía aérea explotadora y/o compañía aérea no explotadora (en lo sucesivo denominada compañía "comercializadora") podrán concertar acuerdos comerciales de cooperación tales como los de bloqueo de espacio o código compartido con:

a) una o varias compañías aéreas de la misma Parte Contratante;

b) una o varias compañías aéreas de la otra Parte Contratante; y

c) una o varias compañías aéreas de terceros países.

6.2 Toda compañía aérea que participe en acuerdos de código compartido deberá disponer de los derechos correspondientes para explotar la ruta.

6.3. Las compañías aéreas no ejercerá derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios de código compartido cuando actúen en calidad de compañía comercializadora.

6.4 Ninguna de las Partes Contratantes denegará a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante el permiso para prestar servicios en régimen de código compartido en los servicios explotados por compañías aéreas de un tercer país sobre la base de que la compañía aérea que explota la aeronave no tiene derecho a transportar tráfico utilizando el código de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante. No obstante, para transportar tráfico utilizando el código de una compañía aérea de un tercer país en servicios prestados por compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes en calidad de compañías aéreas explotadoras, la compañía aérea del tercer país deberá obtener la autorización de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

6.5 Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios que las Partes Contratantes apliquen normalmente a dichas operaciones.

6.6 Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante que ofrezcan servicios en régimen de código compartido sin operar en el sector entre un punto intermedio y un punto en el territorio de la otra Parte Contratante podrán llevar a cabo un cambio de calibre en cualquier punto intermedio sin limitación alguna en cuanto al tamaño de la aeronave.

El cambio de calibre que implique que más de una aeronave sea destinada a puntos diferentes en el territorio de la otra Parte Contratante estará restringido a las aeronaves operadas por una compañía aérea designada de la otra Parte Contratante.

Además, a las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes se les permitirá realizar un cambio de calibre en un punto del territorio de la otra Parte Contratante, con el fin de ofrecer servicios de código compartido en otro punto o puntos de ese territorio. Dicho cambio de calibre en el territorio de la otra Parte Contratante estará restringido a la aeronave explotada por una compañía aérea designada de esa otra Parte Contratante.

6.7 Al explotar u ofrecer servicios de código compartido entre las compañías aéreas designadas de la misma Parte Contratante o entre una compañía aérea designada y una compañía aérea de un tercer país, únicamente podrá prestarse servicio en un solo punto del territorio de la otra Parte Contratante en un mismo vuelo.

6.8 Podrá ofrecerse servicio en más de un punto del territorio de la otra Parte Contratante en un mismo vuelo con servicios de código compartido explotados por una compañía aérea designada de la otra Parte Contratante.

6.9 En relación con el transporte aéreo vendido, la compañía o compañías comercializadoras deberán garantizar que en el punto de venta se informe al comprador de que se trata de un servicio de código compartido, de qué compañía aérea operará realmente cada sector del servicio y de con qué compañía o compañías aéreas establece el comprador una relación contractual.

6.10 Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante deberán notificar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante la ruta, las frecuencias, el código de vuelo, así como la referencia a las compañías aéreas que explotan cada sector de la ruta en un plazo de cómo mínimo treinta días antes del inicio de la operación.

7. SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA

Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a operar vuelos exclusivos de carga con origen en puntos situados en sus territorios, a través de puntos intermedios, y con destino a puntos situados en el territorio de la otra Parte Contratante y a puntos más allá con plenos derechos de tráfico de quinta libertad, sin limitación alguna en cuanto a las rutas, frecuencias y/o capacidad ofrecidas.

ANEXO II

LISTA DE OTROS ESTADOS MENCIONADOS EN LOS ARTÍCULOS III Y IV DEL PRESENTE ACUERDO

a) **La República de Islandia** (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);

b) **El Principado de Liechtenstein** (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);

c) **El Reino de Noruega** (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);

d) **La Confederación Suiza** (en virtud del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo)

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE ROYAUME D'ESPAGNE ET LES ÉMIRATS ARABES UNIS

Le Royaume d'Espagne et le Royaume d'Arabie saoudite, 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 réglementations de chaque Partie contractante,

Souhaitant faciliter le développement des possibilités de transport aérien international,

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le niveau le plus élevé de sécurité et de sûreté, et réaffirmant leur profonde inquiétude quant aux actes ou aux menaces à l'encontre de la sécurité des aéronefs qui mettent en péril 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 des annexes ou de 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 Ministère des transports, des mobilités et des programmes urbains (Direction générale de l'aviation civile) et, dans le cas du Royaume d'Arabie saoudite, l'Autorité de l'aviation civile 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 désigne pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord et conformément aux dispositions de l'article III de celui-ci ;

d) les termes « territoire », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont la signification qui leur est donnée aux articles 2 et 96 de la Convention ;

e) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et toute modification qui pourrait leur être apportée ;

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, conformément aux 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, dans le cas de l'Espagne, les ressortissants d'États membres de l'Union européenne.

Article II. Droits d'exploitation

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe I du présent Accord.

2. Lors de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes ont le droit de :

a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;

b) effectuer des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante ;

c) effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés dans l'annexe I du présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier, ensemble ou séparément, conformément aux dispositions de l'annexe au présent Accord, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un État tiers.

3. Les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre 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 III. 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. Cette 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 des demandes d'autorisations d'exploitation et de permis techniques présentées par l'entreprise de transport aérien désignée selon la forme et les modalités prescrites, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permis appropriés dans un délai de traitement minimal, aux conditions suivantes :

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

   i. l'entreprise de transport aérien est établie sur le territoire du Royaume d'Espagne conformément au Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valide conformément au droit communautaire européen ;

   ii. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien est exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien, et l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ;

   iii. l'entreprise de transport aérien a son établissement principal sur le territoire de l'État membre qui lui a délivré la licence d'exploitation valide ;

   iv. l'entreprise de transport aérien est détenue, directement ou majoritairement, et est effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou des ressortissants de ces États, ou par d'autres États mentionnés dans l'annexe II ou des ressortissants de ces autres États.

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par les Émirats arabes unis :

   i. l'entreprise de transport aérien est établie sur le territoire des Émirats arabes unis et dispose d'une licence conformément à la législation applicable des Émirats arabes unis ;

   ii. les Émirats arabes unis exercent et assurent le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.

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

4. 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 IV. Révocations

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante si :

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

i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Royaume d'Espagne conformément au Traité instituant la Communauté européenne et ne possède pas de licence d'exploitation valide accordée par un État membre conformément au droit communautaire européen ;

ii. aucun contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est exercé et maintenu par l'État membre responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien, ou les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ;

iii. l'entreprise de transport aérien n'a pas son établissement principal sur le territoire de l'État membre qui lui a délivré sa licence d'exploitation ;

iv. l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou majoritairement, et n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou des ressortissants de ces États, ou par d'autres États mentionnés dans l'annexe II ou des ressortissants de ces autres États ;

v. l'entreprise de transport aérien dispose d'un certificat d'exploitant aérien délivré par un autre État membre et il peut être démontré qu'en exerçant des droits de trafic au titre du présent Accord sur une route comprenant un point dans cet autre État membre, y compris l'exploitation d'un service commercialisé en tant que service direct ou constituant un service direct, elle contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral relatif aux services aériens entre les Émirats arabes unis et l'autre État membre en question ;

vi. l'entreprise de transport aérien détient un certificat d'exploitant aérien délivré par un État membre de l'Union européenne et il n'existe aucun accord bilatéral relatif aux services aériens entre les Émirats arabes unis et cet État membre, et il peut être démontré que les droits de trafic nécessaires pour effectuer les opérations proposées ne sont pas accordés, à titre de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées par les Émirats arabes unis.

2. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par les Émirats arabes unis :

i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire des Émirats arabes unis ou ne dispose pas d'une licence conformément à la législation applicable des Émirats arabes unis ;

ii. les Émirats arabes unis n'exercent pas ou n'assurent pas le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien ;

iii. l'entreprise de transport aérien est majoritairement détenue et contrôlée par des ressortissants d'un État autre que les Émirats arabes unis et il peut être démontré qu'en exerçant des droits de trafic au titre du présent Accord sur une route comprenant un point dans cet autre État, y compris l'exploitation d'un service

commercialisé en tant que service direct ou constituant un service direct, elle contournerait des restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral relatif aux services aériens entre les Émirats arabes unis et l'autre État membre en question ;

iv. l'entreprise de transport aérien est majoritairement détenue et contrôlée par un État autre que les Émirats arabes unis et il n'existe aucun accord bilatéral relatif aux services aériens entre le Royaume d'Espagne et cet autre État, et il peut être démontré que les droits de trafic nécessaires pour assurer l'exploitation proposée ne sont pas accordés, à titre de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume d'Espagne.

Lorsqu'ils exercent leurs droits au titre du présent paragraphe, et sans préjudice des droits que leur confèrent les alinéas v. et vi. du point a) du paragraphe 1 du présent article, les Émirats arabes unis ne font pas de discrimination entre les entreprises de transport aérien communautaires en raison de leur nationalité.

b) l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et réglementations de la Partie contractante qui a accordé ces droits ;

c) l'entreprise de transport aérien omet, de toute autre manière, de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ;

d) l'autre Partie contractante ne respecte pas ou n'applique pas les normes de sécurité et de sûreté conformément aux articles XI et XII du présent Accord ;

e) dans tous les cas où l'autre Partie contractante ne respecte pas une décision ou disposition quelle qu'elle soit découlant de l'application de l'article XVIII du présent Accord.

2. Sans préjudice des dispositions des articles XI et XII et à moins qu'il ne soit nécessaire de révoquer ou de suspendre immédiatement ces droits ou d'imposer immédiatement les conditions visées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher toute nouvelle infraction aux lois et réglementations, la Partie contractante, qui entend exercer ces droits, consulte d'abord l'autre Partie contractante, comme prévu à l'article XVI.

3. Si des mesures sont prises par une Partie contractante au titre du présent article, les droits de l'autre Partie contractante au titre de l'article XVIII ne sont pas lésés.

Article V.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 de l'une ou l'autre Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie contractante, et

destinées à être consommées à bord des aéronefs exploités en service aérien international de l'autre Partie contractante ;

b) les pièces de rechange, moteurs compris, introduites sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante en vue de l'entretien ou de la réparation des aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ;

c) les carburants et les lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, même s'ils doivent être consommés pendant la partie du voyage qui survole le territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués ;

d) le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les ordinateurs et les imprimantes de billets utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée pour les réservations et l'émission de billets, tout document imprimé sur lequel figure le logo de l'entreprise, les uniformes du personnel et le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par les entreprises de transport aérien désignées.

Les exonérations 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 de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés 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. Sauf si des raisons de sécurité ou d'autres raisons telles que des mesures de protection des brevets et des marques ou de protection contre la violence, la piraterie aérienne et le trafic de drogue l'exigent, les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ainsi que leurs bagages sont soumis aux contrôles prévus par la réglementation douanière applicable. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et des autres taxes prélevées sur les importations.

Article VI. 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 VII. 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 au titre du présent Accord, sont librement fixés à des montants raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment 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 entendent 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 affréteurs, 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 visant à 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. L'intervention des Parties contractantes se limite à :

a) prévenir l'application de tarifs ou de pratiques indûment discriminatoires ;

b) protéger les consommateurs contre des prix excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de 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. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes constate qu'un tarif donné relève des catégories énoncées aux alinéas a) et b) du paragraphe 3 du présent article, elle informe l'autre Partie contractante de sa désapprobation 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 elle peut demander la tenue de consultations conformément aux procédures établies au titre 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 au titre 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 par les Émirats arabes unis pour les transports effectués intégralement au sein de l'Union européenne sont soumis au droit communautaire européen.

9. Nonobstant les dispositions du paragraphe 8 du présent article, les entreprises de transport aérien désignées des Émirats arabes unis sont autorisées à s'aligner sur les prix existants pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien pour les transports effectués intégralement au sein de l'Union européenne.

Article VIII. 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, la promotion du transport aérien et la vente de documents de transport, ainsi que d'autres produits et installations auxiliaires nécessaires à la prestation de services de transport aérien.

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 réglementations de l'autre Partie contractante et, conformément à ces lois et réglementations, chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, les autorisations d'emploi nécessaires, les visas de visiteurs et 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 réglementations 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 prestataires habilités. Si les réglementations applicables à la prestation de services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante s'opposent à ce que les entreprises de transport aérien désignées fournissent elles-mêmes tout ou partie de ces services ou les sous-traitent, les conditions dans lesquelles ces services sont fournis sont aussi favorables que celles qui s'appliquent en général aux autres entreprises de transport aérien.

6. Conformément aux principes de réciprocité et de 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. À cette fin, les entreprises de transport aérien désignées ont le droit d'utiliser leurs propres documents de transport.

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 échu au taux commercial normal perçu sur le dépôt desdits produits en attendant leur transfert.

8. Ces 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 et au taux de change officiel en vigueur au moment de la demande.

Article IX. Lois et réglementations

1. Les lois et réglementations 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 de ces aéronefs lors de leur séjour sur son territoire, sont appliquées aux aéronefs des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et réglementations 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 réglementations relatives aux conditions d'entrée et de sortie du pays, à l'immigration, aux douanes et aux règlements sanitaires, s'appliquent sur ce territoire aux activités des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

Article X.Certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces

certificats, brevets et licences 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 XI. 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. Ces consultations ont lieu dans les trente jours suivant cette demande.

2. Si, après les consultations prévues, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie contractante n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque desdits domaines, des normes de sécurité au moins équivalentes aux normes minimales en vigueur à cette date en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ses conclusions et des mesures qu'elle juge nécessaires pour être en conformité avec lesdites normes minimales et l'autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées. Le fait que l'autre Partie contractante ne prenne pas les mesures appropriées dans un délai de quinze jours, ou un autre délai plus long convenu, justifie l'application de l'article IV du présent Accord (Révocations).

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 cette 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) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales en vigueur à ce moment en application de la Convention,

b) que les normes de sécurité en vigueur à ce moment-là en vertu de la Convention ne sont pas efficacement appliquées ou respectées, la Partie contractante qui procède à l'inspection est libre de conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions appliquées à la délivrance ou à la validation des certificats ou des licences dudit aéronef ou de son équipage ou à l'exploitation dudit aéronef ne sont pas au moins équivalentes aux normes minimales établies par 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 cette 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 à plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dès lors qu'elle estime, 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 de toute autre façon, qu'il est nécessaire d'agir sans délai pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

7. Les mesures que l'une des Parties contractantes prend au titre des paragraphes 2 ou 6 ci-dessus sont levées dès que les raisons de leur application cessent 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 des Émirats arabes unis au titre 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 XII. Sécurité

1. Conformément aux droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. 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, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement toute l'assistance nécessaire pour empêcher la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté leur sont applicables ; 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 au titre du Traité instituant la Communauté européenne et disposant de permis d'exploitation valides conformément au droit communautaire européen, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur son territoire, qu'ils se conforment à ces 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 de son territoire. En ce qui concerne la sortie du territoire des Émirats arabes unis ou le séjour sur ce dernier, les exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de

l'aviation conformément au droit en vigueur dans ce pays. En ce qui concerne la sortie du territoire des Émirats arabes unis ou le séjour sur ce dernier, les exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément à la législation en vigueur dans ce pays. 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 de cet 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. Lorsque l'une des Parties contractantes a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, la Partie concernée peut solliciter auprès de l'autre Partie contractante la tenue immédiate de consultations.

7. Sans préjudice de l'article IV (Révocations) du présent Accord, l'incapacité de parvenir à un accord satisfaisant dans les quinze jours suivant la date de la demande justifiera le retrait, la révocation, la limitation ou l'imposition de conditions en ce qui concerne l'autorisation ou la permission technique d'exploiter un service ou des services de transport aérien de l'autre Partie contractante.

8. En cas de menace urgente et exceptionnelle, l'une ou l'autre 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 XIII. Régime fiscal

Le régime fiscal applicable aux entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, dont le siège de direction effective se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, est conforme aux dispositions de l'article 8 de la Convention entre le Royaume d'Espagne et le Royaume d'Arabie Saoudite tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, faite à Abou Dhabi le 5 mars 2006.

Article XIV.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.

4. Nonobstant ce qui précède, dans le cas du trafic exploité au titre de la cinquième liberté, 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 des deux Parties contractantes.

5. 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.

6. Aucune des parties contractantes ne limite unilatéralement la capacité, la fréquence des vols, la régularité du service ou le(s) type(s) d'aéronef(s) exploité(s) par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. 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 XVI du présent Accord afin d'examiner l'exploitation en question et de déterminer, d'un commun accord, toute action qui pourrait être jugée nécessaire.

Article XV. Statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les informations et les statistiques relatives au trafic transporté par les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante sur les services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, sous la même forme qu'elles ont été préparées et soumises 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 XVI. 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 XVII. Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander la tenue de consultations avec l'autre Partie Contractante. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques 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. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur conformément à l'article XXI.

2. Les modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être apportées par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et être 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 XVIII.Règlement des différends

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à 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 à la décision d'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 XIX. Enregistrement

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

Article XX. 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, les Parties contractantes tiennent des consultations afin de déterminer s'il serait souhaitable de réviser l'Accord pour le rendre conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article XXI. Entrée en vigueur et dénonciation

1. Le présent Accord entre en vigueur trente jours après que les deux Parties contractantes se sont informées par écrit, par échange de notes diplomatiques, de l'accomplissement de leurs obligations constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur.

2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord expire douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

4. FAIT à Abou Dhabi, le 25 mai 2008, en deux exemplaires originaux, chacun en langues espagnole, arabe et anglaise, tous les textes faisant également foi.

Pour le Royaume d'Espagne :
MIGUEL ÁNGEL MORATINOS CUYAUBÉ
Ministre des affaires étrangères et de la coopération

Pour les Émirats arabes unis :
SHEIKH ABDULLAH BIN ZAYED AL NAHYAN
Ministre des affaires étrangères

ANNEXE I

À l'Accord entre le Royaume d'Espagne et le Royaume d'Arabie saoudite relatif aux transports aériens

Tableau des routes

I. Route exploitable dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées de l'Espagne.

Points en Espagne – points intermédiaires – points internationaux en Arabie saoudite – points au-delà.

II. Routes exploitables dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées par les Émirats arabes unis.

Points aux Émirats arabes unis – points intermédiaires – six points en Espagne – points au-delà.

Notes générales

1. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent faire escale sur le même service qu'en un seul point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Les entreprises de transport aérien désignées peuvent modifier ou omettre un ou plusieurs points, ou changer l'ordre de ceux-ci sur les routes indiquées aux sections I et II de la présente annexe, sur tout ou partie de leurs services, sous réserve que le point de départ de la route soit situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné ces entreprises de transport aérien.

3. Lorsqu'elles exploitent les services convenus sur les routes spécifiées établies dans les sections I et II de la présente annexe, les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante n'exercent pas de droits de trafic de cinquième liberté, sauf accord contraire entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Les points situés sur le territoire des Émirats arabes unis indiqués dans la section I, ainsi que les points intermédiaires et les points au-delà établis sur les routes spécifiées dans les sections I et II de la présente annexe, à exploiter sans droits de trafic de cinquième liberté, sont librement choisis par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante.

5. Les deux points situés en Espagne sur la route spécifiée dans la section II de la présente annexe sont choisis librement par les autorités aéronautiques des Émirats arabes unis et sont communiqués aux autorités aéronautiques de l'Espagne trente jours avant le début des services. Les points initialement sélectionnés peuvent également être remplacés.

6. Partage de codes

6.1 En exploitant ou en fournissant (c'est-à-dire en vendant des prestations de transport sous leur propre code sur les vols exploités par une autre entreprise de transport aérien) des services convenus sur les routes spécifiées établies dans les sections I et II, ou sur un quelconque segment de celles-ci, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante – que ce soit en tant qu'entreprise de transport aérien exploitante ou non exploitante (ci-après l'entreprise de transport aérien « commerciale ») – peuvent conclure des accords commerciaux de coopération, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes avec :

a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de la même Partie contractante ;

b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ;

c) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de pays tiers.

6.2 Toutes les entreprises de transport aérien qui participent à des accords de partage de codes détiennent les droits sous-jacents liés aux routes.

6.3 Les entreprises de transport aérien commerciales ne sont pas habilitées à exercer des droits de trafic de cinquième liberté sur les services de partage de codes.

6.4 Une Partie contractante ne peut refuser une autorisation de services de partage de codes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour des services exploités par des entreprises de transport aérien d'un pays tiers, au motif que l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef n'a pas le droit d'acheminer le trafic sous le code des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. Toutefois, afin d'acheminer le trafic sous le code d'une entreprise de transport aérien d'un pays tiers, pour des services effectués par des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante en tant qu'entreprises de transport aérien exploitantes, l'entreprise de transport aérien du pays tiers doit être autorisée à le faire par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

6.5 Les services de partage de codes doivent satisfaire aux dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les Parties contractantes.

6.6 Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante qui proposent des services de partage de codes, sans opérer sur le secteur entre un point intermédiaire et un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, peuvent effectuer un changement de gabarit à tout point intermédiaire sans restriction quant à la taille de l'aéronef.

Tout changement de gabarit qui concerne plusieurs aéronefs programmés vers différents points du territoire de l'autre Partie contractante est limité aux aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

En outre, les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante sont autorisées à effectuer un changement de gabarit en un point du territoire de l'autre Partie contractante, afin d'assurer des services de partage de code vers un ou plusieurs autres points de ce territoire. Un tel changement de gabarit effectué sur le territoire de l'autre Partie contractante serait limité à un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée de cette autre Partie contractante.

6.7 Un seul point sur le territoire de l'autre Partie contractante peut être desservi sur le même vol, lors de l'exploitation ou de la fourniture de services de partage de codes entre des entreprises de transport aérien désignées de la même Partie contractante ou entre une entreprise de transport aérien désignée et une entreprise de transport aérien d'un pays tiers.

6.8 Plus d'un point sur le territoire de l'autre Partie contractante peut être desservi sur le même vol, dans le cadre de services de partage de codes exploités par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

6.9 Lors de la vente de prestations de transport aérien, les entreprises de transport aérien commerciales devraient veiller à faire savoir clairement à l'acheteur, au point de vente, qu'il s'agit d'un service de partage de codes, quelle sera l'entreprise de transport aérien qui se chargera concrètement de chaque élément du service et avec quelle ou quelles entreprises de transport aérien il établit une relation contractuelle.

6.10Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante informent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sur la route, les fréquences, les codes des vols

et les références aux entreprises de transport aérien qui exploitent chaque segment de la route, dans un délai minimum de trente jours avant le début de l'exploitation.

7. Services tout cargo

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'exploiter des vols tout cargo à partir de points situés sur leur territoire, en passant par des points intermédiaires, jusqu'à des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et jusqu'à des points situés au-delà, avec des droits complets de trafic de cinquième liberté et sans aucune restriction quant aux itinéraires, aux fréquences ou à la capacité offerte.

ANNEXE II

Liste des autres États mentionnés aux articles III et IV du présent Accord :

a) La République d'Islande (au titre de l'Accord sur l'Espace économique européen) ;

b) La Principauté du Liechtenstein (au titre de l'Accord sur l'Espace économique européen) ;

c) Le Royaume de Norvège (au titre de l'Accord sur l'Espace économique européen) ;

d) La Confédération suisse (au titre de l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).