

DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS AND TRADE
CANBERRA

AGREEMENT BETWEEN
AUSTRALIA
AND
THE KINGDOM OF SPAIN
RELATING TO AIR SERVICES

(Canberra, 24 June 2009)

Not yet in force
[2009] ATNIF 16

Index

- Preamble
- 1. Definitions
- 2. Designation, Authorisation and Revocation
- 3. Grant of Rights
- 4. Application of Laws
- 5. Safety
- 6. Aviation Security
- 7. User Charges
- 8. Statistics
- 9. Customs Duties and Other Charges
- 10. Tariffs
- 11. Capacity
- 12. Commercial Opportunities
- 13. Intermodal Services
- 14. Competition
- 15. Consultations
- 16. Amendment of Agreement
- 17. Settlement of Disputes
- 18. Termination
- 19. Registration with ICAO
- 20. Entry into Force

ANNEX 1

Section 1 Route Schedule

Section 2 Operational Flexibility

Section 3 Change of Gauge

ANNEX 2

Mediation Process

Australia and the Kingdom of Spain (hereinafter, "the Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

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 jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) "Aeronautical authorities" means for each Party, the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Party to the other Party.
- (b) "Agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, subparagraph 1 (c);
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (d) "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) "Airline" or "air carrier" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) "Capacity" is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

- (g) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and
 - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties;
- (h) “Designated airline” means an airline providing international air services that a Party has designated to operate the agreed services on the specified routes as established in Annex 1 to this Agreement and in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement.
- (i) “Ground-handling” includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- (j) “ICAO” means the International Civil Aviation Organization;
- (k) “Intermodal air transportation” means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (l) “International air transportation” means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (m) “Marketing airline” means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- (n) “Member State” means a Member State of the European Community
- (o) “Nationals of Member States”, in the case of Spain, shall be understood as referring to nationals of European Community Member States
- (p) “Operating airline” means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation – it may own or lease the aircraft;
- (q) “Slots” means the permission to use the full range of airport infrastructure necessary to operate an air service at an airport on a specific date and time for the purpose of landing or take off.
- (r) “Tariffs” means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra-or interline basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;

- (s) “Territory” and “Stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention; and
- (t) “User charges” means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of applications from designated air carrier(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, each Party shall, subject to paragraphs 3 and 4 grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- (a) in the case of an air carrier designated by the Kingdom of Spain:
 - (i) the air carrier is established in the territory of the Kingdom of Spain under the Treaty establishing the European Community and has a valid operating licence from a Member State in accordance with European Community law; and
 - (ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the air carrier 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 air carrier is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation and/or nationals of such other states.
- (b) In the case of an air carrier designated by Australia:
 - (i) Australia has and maintains effective regulatory control of the air carrier; and
 - (ii) it has its principal place of business in Australia.

3. Either Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier designated by the other Party where:
- (a) (A) in the case of an air carrier designated by the Kingdom of Spain:
 - (i) the air carrier 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 from a Member State in accordance with European Community law; or
 - (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the air carrier 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 air carrier is not owned directly or through majority ownership and is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation and/or nationals of those states; or
 - (v) the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between Australia and another Member State and Australia can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other member State, it would be circumventing restrictions on the third or fourth or fifth freedom traffic rights imposed by that other agreement; or
 - (vi) the air carrier holds an air operators certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Australia and that Member State and Australia can demonstrate that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated air carrier(s) of Australia;
 - (B) in the case of an air carrier designated by Australia:
 - (i) Australia is not maintaining effective regulatory control of the air carrier; or
 - (ii) it does not have its principal place of business in Australia;
 - (b) that air carrier has failed to comply with the laws and regulations of the Party granting these rights;
 - (c) air carrier has otherwise failed to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(d) the other Party has failed to comply with or apply the Safety and Security standards in accordance with Articles 5 and 6 of this Agreement.

4. In exercising its right under paragraph 3, and without prejudice to its rights under sub-paragraph 3(a)(v) and (vi) of this Article, Australia shall not discriminate between air carriers of Member States on the grounds of nationality.

5. Without prejudice to the provisions under Articles 5 (Safety) and 6 (Aviation Security) and unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in 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 Party.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airlines of the other Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the rights for designated airlines, to operate services on the route specified in Annex 1 and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, jointly or separately, hereinafter called the “agreed services”; and

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Airlines of either Party other than the designated airlines shall be ensured the rights specified in sub-paragraphs 1(a) and (b) above.

3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation.

ARTICLE 4

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its laws, regulations and rules.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control, immigration and customs requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances.

ARTICLE 5

Safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services 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 on International Civil Aviation* (Doc 7300).

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.

4. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight

crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

5. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 4 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within a time period agreed by the Parties.

6. Paragraphs 7 to 10 of this Article supplement paragraphs 1 to 5 of this Article and the obligations of the parties under Article 33 of the Convention.

7. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. The purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at the time pursuant to the Convention.

8. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.

9. Any action by one Party in accordance with paragraph 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

10. With reference to paragraph 5 of this Article, if the first-mentioned Party determines that the second-mentioned Party remains non-compliant with the relevant standards when the agreed time period has lapsed, the first-mentioned Party should advise the Secretary General of ICAO thereof. The Secretary General should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation by the first-mentioned Party.

ARTICLE 6

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The

Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; 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. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. For departure from, or while within, the territory of Australia, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in Australia. 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 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 Party shall also give positive consideration to any request from the other 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 occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be

mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 7

User Charges

1. Each Party shall use its best efforts to ensure that user charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the designated airlines of the other Party are just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users.

2. The charges referred to in the preceding paragraph may include a reasonable return on assets, after depreciation. The facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For such charges to be non-discriminatory, they may not be levied on foreign airlines at a rate higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services.

3. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1-2 of this Article.

4. In the case of establishing new charges or the modification of existing charges, each Party shall promote contacts between the competent authorities and the designated airline companies using the facilities and services, where possible, through the representatives of those airlines. A proposal for new charges or the modification of existing charges should be notified to users with reasonable advance notice in order to enable them to express their views before the new charges are imposed or the modifications to existing charges are made.

ARTICLE 8

Statistics

The designated airlines of either Party may be required to supply to the Aeronautical Authorities of the other Party, at their request, the information and statistics related to the traffic carried on the agreed services to or from the territory of the other Party. Any additional statistical data related to traffic which the Aeronautical Authorities of one Party may request from the designated airlines of the other Party shall be subject to discussions between the Aeronautical Authorities of both Parties, at the request of either Party.

ARTICLE 9

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of each Party, shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.

2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the designated airline concerned, the following items shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Party into the territory of the other Party or supplied to an airline of one Party in the territory of the other Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
- (ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies;
- (iii) spare parts including engines, brought into the territory of either Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party; and

(b) The exemptions referred to in sub-paragraphs (i), (ii), and (iii) above shall be granted in accordance with the procedure established in the regulations in force.

(c) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party in which they have been taken on board.

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.

4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Party.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Party.

ARTICLE 10

Tariffs

1. The provisions in paragraph 2 of this article shall complement the provisions in paragraph 3 of this article.

2. The tariffs to be charged by the air carrier(s) designated by Australia for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

3. Each Party shall allow each designated airline to determine its own tariffs for the transportation of traffic.

ARTICLE 11

Capacity

1. The designated airlines of each Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement.

2. In operating the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of each Party shall be mutually decided between the respective Aeronautical Authorities.

3. The time-tables established for the operation of the agreed services shall be notified when so required to the Aeronautical Authorities of the other Party at least thirty-five (35) days prior to the start of the operation or such shorter period as the Aeronautical Authorities of the other Party may mutually decide.

ARTICLE 12

Commercial Opportunities

1. The designated airlines of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:

- (a) the right to establish offices and representatives, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation; and
- (b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and
- (c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party, authorised to perform such services in the territory of that Party.

2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.

3. The airlines of each Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Party at will. Subject to the national laws and regulations of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

4. The designated airlines of each Party shall have the right at their discretion to

pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

5. Each designated airline shall have the right to provide their own ground-handling services in the territory of the other Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised 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 Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground-handling services provided by a supplier or suppliers.

6. Subject to applicable laws and regulations, the designated airlines of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards, and requirements.

7. In respect of the allocation of slots to airlines at their national airports, each Party will ensure that the slots are allocated to the airlines of the other Party on a transparent, neutral and non-discriminatory basis, as for all other airlines, including the airlines of the other Party, in conformity with the provisions of laws and regulations in force in the territory of the respective Party, and in the case of the Kingdom of Spain in conformity with European Community law.

ARTICLE 13

Intermodal Services

The designated airlines of each Party shall be permitted to employ, in connection with international air transport, any surface transport to or from any points in the territories of the Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 14

Competition

1. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the designated airlines within the jurisdiction of the respective Party. Where permitted under those laws, a Party or its competition authority may, however, unilaterally exempt commercial agreements between airlines from the application of its

domestic competition law. This does not obligate a Party or its competition authority to provide a reciprocal exemption.

2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Party, if the aeronautical authorities of either Party consider that the airlines of either Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Party. Consultations between the aeronautical authorities shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. In undertaking the consultations outlined in this Article the Parties shall:

- (a) coordinate their actions with the relevant authorities;
- (b) consider alternative means which might also achieve the objectives of action consistent with general competition and consumer law; and
- (c) take into account the views of the other Party and the other Party's obligations under other international agreements.

4. Notwithstanding anything in paragraphs 1 to 3 above, this Article does not preclude unilateral action by the airlines or the competition authorities of either Party.

ARTICLE 15

Consultations

1. Either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Without prejudice to the provisions in Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 5 (Safety) and 6 (Aviation Security), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

ARTICLE 16

Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Parties.
2. Any such amendment or revision shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met.
3. If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention.

ARTICLE 17

Settlement of Disputes

1. Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning the application of national competition laws, which cannot be settled by consultations or negotiations, or, where agreed, by mediation in accordance with Annex 2, shall, at the request of either Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within thirty (30) days after one of the Parties has nominated its arbitrator, the other Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise determined by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.

5. The Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

6. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the parties to the dispute.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Parties.

8. If and for so long as either Party fails to comply with an award under paragraph 6 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

ARTICLE 18

Termination

1. Either Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Parties before the end of this period.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 19

Registration with ICAO

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

ARTICLE 20

Entry into Force

This Agreement shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

DONE at Canberra, 24 June 2009, in the Spanish and English languages, each text being equally authentic.

For Australia

The Hon. Anthony Albanese

Minister for Infrastructure, Transport

Regional Development and

Local Government

For the Kingdom of Spain

The Hon. Cristina Garmendia Mendizábal

Minister for Science and Innovation

Section 1

ROUTE SCHEDULE

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airlines of Spain:

<u>Points in Spain</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Australia</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	<u>Any</u>	Any

Route for the designated airlines of Australia:

<u>Points in Australia</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Spain</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airlines of each Party may at their option change the order or omit one or more points on any of the above routes, in whole or in part of their services, provided that the services commence or terminate at a point within the territory of the Party which has designated such airlines.

2. The traffic rights which may be exercised at the above points by the designated airlines, shall be jointly determined between the Aeronautical Authorities.

Section 2

OPERATIONAL FLEXIBILITY

1. Subject to Section 1 of this Annex, the designated airlines of each Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- (a) perform services in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) transfer traffic from any aircraft to any other aircraft at any point on the route,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

2. (a) In operating or holding out international air transportation the designated airlines of each Party shall have the right, over all or any part of their route in Annex 1 to enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements, as the marketing and/or operating airline, with any other airline, including airlines of the same Party and of third parties. Subject to 2(b) of this Section, the airlines participating in such arrangements must hold the appropriate authority or authorities to conduct international air transportation on the routes or segments concerned.

(b) The aeronautical authority of one Party shall not withhold code sharing permission for an airline of the other Party to market code share services on flights operated by airlines of third parties on the basis that the third party airlines concerned do not have the right from the first Party to carry traffic under the code of the marketing airline.

(c) Unless otherwise mutually determined by the aeronautical authorities of the Parties, the volume of capacity or service frequencies which may be held out and sold by the airlines of each Party, when code sharing as the marketing airline, shall not be subject to limitations under this Agreement.

(d) The airlines of each Party may market code share services on domestic flights operated within the territory of the other Party provided that such services form part of a through international journey.

(e) The airlines of each Party shall, when holding out international air transportation for sale, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will be the operating airline on each sector of the journey and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship and shall also meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Parties, such as security and liability.

Section 3

CHANGE OF GAUGE

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated.

MEDIATION PROCESS

1. The rules set out in this Annex apply where the parties seeking an amicable settlement of their dispute have agreed to submit the dispute to mediation. The parties to the dispute may agree to exclude, supplement or vary any of the rules contained in this Annex at any time.

The party initiating mediation shall send to the other party a written invitation to mediate under this Annex. The mediation commences following the receipt, by the party initiating the mediation, of written notification by the other party accepting the offer to mediate.

2. There shall be one mediator unless the parties agree that there shall be two or three mediators. Where there is more than one mediator, they ought, as a general rule, to act jointly.

The parties to the dispute shall seek to agree on the appointment of the sole mediator or mediators to be chosen preferably from the roster of suitably qualified aviation experts maintained by ICAO. The appointment of mediators shall be completed within twenty-one (21) days of receipt of the notification referred to at paragraph 1. Where the parties fail to agree on the appointment of the mediator or mediators within that period, the party initiating the mediation may terminate the mediation proceedings by notification addressed to the other party or request the President of the Council of ICAO to make the appointments.

3. The mediator shall hear the parties, examine their claims and make proposals to the parties with a view to reaching an amicable settlement. The mediator may draw the attention of the parties to any measures which might facilitate an amicable settlement of the dispute.

4. The Parties shall cooperate in good faith with the mediator and, in particular, will endeavour to comply with requests by the mediator to submit written materials, provide evidence and attend meetings.

5. The cost of the mediation shall be borne equally by the parties to the dispute.

6. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination under Article 18.

7. The mediation process is terminated when a settlement has been reached or when one party to the dispute terminates the mediation by written notification to the other party

**ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE
AUSTRALIA
Y
EL REINO DE ESPAÑA**

Índice

- Preámbulo
- 1. Definiciones
- 2. Designación, autorización y revocación
- 3. Concesión de derechos
- 4. Aplicación de las leyes
- 5. Seguridad operacional
- 6. Protección de la seguridad
- 7. Tasas de usuarios
- 8. Estadísticas
- 9. Derechos aduaneros y otros cargos
- 10. Tarifas
- 11. Capacidad
- 12. Oportunidades comerciales
- 13. Servicios intermodales
- 14. Competencia
- 15. Consultas
- 16. Enmiendas al Acuerdo
- 17. Solución de controversias
- 18. Terminación
- 19. Registro ante la OACI
- 20. Entrada en vigor

ANEXO 1

Sección 1 Cuadro de rutas

Sección 2 Flexibilidad de las operaciones

Sección 3 Cambio de calibre de aeronave

ANEXO 2

Procedimiento de mediación

Australia y el Reino de España (en adelante, “las “Partes”),

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

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia en el mercado entre las compañías aéreas y animar a las compañías aéreas a desarrollar y prestar servicios innovadores y competitivos;

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, afectan negativamente a la operación del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, y a menos que en el mismo se declare otra cosa:

- a) por “Autoridades Aeronáuticas” se entenderá, para cada Parte, la autoridad o autoridades notificadas por escrito en cada momento por una Parte a la otra Parte;
- b) por “servicios convenidos” se entenderán los servicios de carga y descarga de tráfico según se define en el apartado 1 c) del artículo 3;
- c) por “Acuerdo” se entenderá el presente Acuerdo, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;
- d) por “transporte aéreo” se entenderá el transporte público en avión de pasajeros, equipaje, carga y correo, de manera separada o conjunta, a cambio de una remuneración o en régimen de alquiler;
- e) por “compañía aérea” o “transportista aéreo” se entenderá toda empresa dedicada al transporte aéreo que comercialice o realice transporte aéreo;

- f) por “capacidad” se entenderá el número de servicios prestados en virtud del Acuerdo, cuantificados normalmente en función del número de vuelos (frecuencias), o de asientos o toneladas de carga que se ofrecen en un mercado (entre dos ciudades o de país a país) o en una ruta, durante un determinado periodo de tiempo, con carácter diario, semanal, por temporadas o anual;
- g) por “Convenio” se entenderá el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluirá:
 - i) cualquier Anexo o cualquier enmienda del mismo adoptado en virtud del artículo 90 del Convenio, siempre que dicho anexo o enmienda esté en vigor para las Partes en un momento determinado; y
 - ii) cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del artículo 94 (a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes;
- h) por “compañía aérea designada” se entenderá toda compañía aérea que preste servicios aéreos internacionales que cada Parte haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas conforme a lo establecido en el Anexo 1 y de conformidad con el artículo 2 (Designación, autorización y revocación) del presente Acuerdo;
- i) por “servicios de asistencia en tierra” se entenderá, aunque no exclusivamente, la asistencia a pasajeros y la gestión de la carga y los equipajes, así como la prestación de instalaciones y/o servicios de catering;
- j) por “OACI” se entenderá la Organización de Aviación Civil Internacional;
- k) por “transporte aéreo intermodal” se entenderá el transporte público en avión y por uno o varios modos de transporte terrestre de pasajeros, equipaje, carga y correo, de forma separada o conjunta, a cambio de remuneración o en régimen de alquiler;
- l) por “transporte aéreo internacional” se entenderá el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo del territorio de más de un Estado;
- m) por “compañía aérea comercializadora” se entenderá cualquier compañía aérea que ofrezca transporte aéreo en una aeronave operada por otra compañía aérea en régimen de código compartido;
- n) por “Estado miembro” se entenderá un Estado miembro de la Comunidad Europea;
- o) por “nacionales de los Estados miembros” se entenderán, en el caso de España, los nacionales de los Estados miembros de la Comunidad Europea;

- p) por “compañía aérea operadora” se entenderá toda compañía que opere una aeronave, de su propiedad o en régimen de alquiler, con el fin de prestar servicios de transporte aéreo;
- q) por “franjas horarias” se entenderá el permiso para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje o despegue en una fecha y hora determinadas para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto;
- r) por “tarifas” se entenderán los precios, tarifas, tasas o cargos que las compañías aéreas, incluidos sus agentes, cobren por el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o mercancías (excepto el correo), en el transporte aéreo internacional, incluida la combinación de pasajes de una misma compañía y de distintas compañías, así como las condiciones que regulan la disponibilidad de dichos precios tarifas, tasas o cargos;
- s) los términos “territorio” y “escala para fines no comerciales” tendrán el mismo significado que les dan los artículos 2 y 96 del Convenio; y
- t) por “tasas de usuario” se entenderá todo cargo que un proveedor de servicios cobre a las compañías aéreas por la utilización de un aeropuerto y de las instalaciones y servicios de un aeropuerto relacionados con el medio ambiente, la navegación aérea y la protección de la seguridad.

ARTÍCULO 2

Designación, autorización y revocación

1. Cada Parte tendrá derecho a designar el número de compañías aéreas que desee para la realización de transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo, así como a retirar o modificar dichas designaciones. Dichas designaciones se comunicarán a la otra Parte en forma escrita por conducto diplomático.

2. Al recibir dicha designación y las solicitudes de las compañías aéreas designadas con arreglo a la forma prescrita para las autorizaciones de explotación y permisos técnicos, cada Parte, con arreglo a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo, deberá conceder, con la mínima demora en los procedimientos, las correspondientes autorizaciones y permisos, siempre que:

- a) cuando se trate de una compañía aérea designada por el Reino de España:
 - i) esté establecida en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y disponga de una licencia de explotación válida de 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 la República de Islandia, el Principado de Liechtenstein, el Reino de Noruega y la Confederación Suiza y/o de nacionales de estos Estados.

b) En el caso de las compañías aéreas designadas por Australia:

i) que Australia ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea; y

ii) que ésta tenga su centro principal de actividad en Australia.

3. Cada Parte Contratante podrá denegar, revocar, suspender o limitar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea designada por la otra Parte, cuando:

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

i) 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 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, ni se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros y/o de nacionales de Estados miembros y/o de la República de Islandia, el

Principado de Liechtenstein, el Reino de Noruega y la Confederación Suiza y/o de nacionales de esos Estados; o

v) la compañía aérea esté ya autorizada a operar en virtud de un acuerdo bilateral entre Australia y otro Estado miembro y Australia 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, la compañía aérea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico de tercera, cuarta o quinta libertades impuestas mediante ese otro acuerdo; o

vi) cuando la compañía aérea sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por un Estado miembro y no exista un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre Australia y ese Estado miembro, y Australia pueda demostrar que las compañías aéreas designadas de Australia no tienen un acceso recíproco a los derechos de tráfico necesarios para efectuar la operación propuesta;

- B) en el caso de una compañía aérea designada por Australia:
- i) cuando Australia no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea; o
 - ii) cuando ésta no tenga su centro principal de actividad en Australia.
- b) cuando dicha compañía aérea no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte que haya otorgado esos derechos, o
- c) cuando dicha compañía aérea deje de explotar de otro modo los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, o
- d) cuando la otra Parte no cumpla o no aplique las normas sobre seguridad de conformidad con los artículos 5 y 6 del presente Acuerdo.

4. Al ejercer su derecho en virtud del apartado 3, y sin perjuicio de sus derechos en virtud de los subapartados 3 a) v) y vi) del presente artículo, Australia no discriminará entre las compañías aéreas de los Estados miembros por motivos de nacionalidad.

5. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 5 (Seguridad operacional) y 6 (Protección de la seguridad) y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en 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.

ARTÍCULO 3

Concesión de derechos

1. Cada Parte concederá a la otra Parte los siguientes derechos para la realización de transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de la otra Parte:
 - a) sobrevolar su territorio sin aterrizar;
 - b) hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
 - c) los derechos de las compañías aéreas designadas de prestar servicios en las rutas especificadas en el Anexo 1 y de hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar o desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, denominados en adelante los “servicios convenidos”; y
 - d) otros derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Se garantizará a las compañías aéreas de cada Parte que no sean compañías aéreas designadas los derechos especificados en los anteriores subapartados 1 a) y b).
3. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a la compañía o compañías aéreas designadas de una Parte derechos de carga y descarga de pasajeros, su equipaje, carga o correo, a cambio de remuneración, entre puntos situados dentro del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 4

Aplicación de las leyes

1. Durante la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, las compañías aéreas de la otra Parte deberán cumplir las leyes, normas y reglamentos de la primera que regulen la explotación y la navegación de aeronaves.
2. Durante la entrada, permanencia y salida del territorio de una Parte, deberán cumplirse sus leyes, reglamentos y normas relativos a la admisión o la salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga y aeronaves (incluidos los reglamentos y normas relativos a la entrada, despacho de aduanas, protección de la aviación, inmigración, pasaportes, información previa sobre los pasajeros, aduanas o cuarentenas o, cuando se trate de correo, la normativa postal), por parte de las compañías aéreas de la otra Parte, en relación con los pasajeros y la tripulación implicados y con respecto a la carga de que se trate.
3. En la aplicación de sus leyes, reglamentos y normas, ninguna de las Partes dará preferencia a sus propias compañías aéreas, ni a cualesquiera otras, sobre una compañía aérea de la otra Parte que preste servicios aéreos internacionales similares.

4. Los pasajeros, equipajes y carga en tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada a tal efecto podrán ser objeto de revisión respecto de los requisitos en materia de protección de la seguridad, control de estupefacientes, inmigración y aduanas, o en otros casos especiales, cuando las leyes y reglamentos de la Parte correspondiente y las circunstancias concretas así lo requieran.

ARTÍCULO 5

Seguridad operacional

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte y no caducados serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos con arreglo a los cuales se hubieran expedido o convalidado esos certificados y licencias fueran iguales o superiores a los niveles mínimos que puedan establecerse en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300).

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o los certificados mencionados en el anterior apartado 1 expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o compañía aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos permitieran una diferencia respecto de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y dicha diferencia hubiera sido notificada a la Organización de la Aviación Civil Internacional, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con vistas a aclarar la práctica en cuestión.

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

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

5. Si, después de las citadas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de las materias mencionadas en el apartado 4, normas de seguridad que se ajusten a las establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, deberán notificarse a la otra Parte las conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas. La otra Parte tomará las medidas correctoras adecuadas en el plazo que acuerden las Partes.

6. Los apartados 7 a 10 del presente artículo complementan los párrafos 1 a 5 del mismo y las obligaciones de las Partes derivadas del artículo 33 del Convenio.

7. De conformidad con el artículo 16 del Convenio, se acuerda asimismo que toda aeronave explotada por una compañía aérea de una Parte, o en su nombre, en servicio con

destino o procedencia en el territorio de la otra Parte podrá, mientras permanezca en el territorio de esa otra Parte, ser inspeccionada por los representantes autorizados de esa otra Parte, siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada en la explotación de la aeronave. El objeto de dicha inspección es verificar la validez de la documentación pertinente relativa a la aeronave y de las licencias de su tripulación, así como que los equipos y estado de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento con arreglo al Convenio.

8. Cuando sea esencial una actuación inmediata para garantizar la seguridad de una operación aérea, cada Parte se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una compañía o compañías aéreas de la otra Parte.

9. Toda medida tomada por una Parte en virtud del anterior apartado 8 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.

10. En relación con el apartado 5 de este artículo, si la primera Parte llegara a la conclusión de que la segunda Parte persiste en el incumplimiento de las normas correspondientes una vez expirado el plazo acordado, la primera Parte deberá informar de ello al Secretario General de la OACI. Deberá notificarse asimismo al Secretario General la posterior resolución satisfactoria de la situación por la primera Parte.

ARTÍCULO 6

Protección de la seguridad

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes 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, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario 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, así como de cualquier otro convenio y protocolo en materia de protección de la seguridad de la aviación civil a que se hayan adherido ambas Partes.

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

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI, y designadas como Anexos al Convenio; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los

operadores de aeronaves que tengan su centro principal de actividad o residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de España, los operadores de aeronaves que estén establecidos en el territorio del Reino de España con arreglo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y sean titulares de una licencia de explotación válida otorgada con arreglo al derecho comunitario, así como los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones en materia de seguridad de la aviación. Cada Parte informará a la otra sobre cualquier diferencia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y las normas sobre protección de la seguridad de la aviación contenidas en los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas con la otra Parte en cualquier momento con el fin de debatir cualesquiera diferencias de este tipo.

4. Podrá exigirse a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado 3 anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Para la salida del territorio de Australia o la permanencia en el mismo, se exigirá a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en Australia. Para la salida del territorio del Reino de España o la permanencia en el mismo, se exigirá a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre protección de la seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes 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. Cada una de las Partes tendrá derecho, en el plazo de sesenta (60) días a partir de la notificación (o en el plazo más breve que acuerden las autoridades aeronáuticas), a que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de protección de la seguridad que se estén aplicando o vayan a aplicarse por los operadores aéreos respecto de sus vuelos con llegada o salida en el territorio de la primera Parte. Los aspectos administrativos de la realización de dichas evaluaciones se determinarán de mutuo acuerdo por las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora con el fin de garantizar que las evaluaciones se lleven a cabo expeditivamente.

7. Cuando una Parte tenga motivos fundados para creer que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte podrá solicitar la celebración inmediata de consultas. Tales consultas se iniciarán en un plazo de quince (15) días a partir de la recepción de la solicitud por cualquiera de las Partes. El hecho de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes al comienzo de las consultas será motivo para denegar, revocar, suspender o someter a condiciones las

autorizaciones de la compañía o compañías aéreas designadas de la otra Parte. Cuando así lo exija una emergencia o para evitar ulteriores incumplimientos de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento. Cualquier medida tomada en virtud del presente apartado cesará en el momento en que la otra Parte cumpla las disposiciones sobre protección de la seguridad contenidas en el presente artículo.

ARTÍCULO 7

Tasas de usuario

1. Cada Parte hará todo lo posible por garantizar que las tasas de usuario que puedan imponer las autoridades o los organismos competentes de una Parte a las compañías aéreas designadas de la otra Parte sean justas y razonables, no discriminen indebidamente y estén repartidas equitativamente entre las distintas categorías de usuarios.

2. Las tasas mencionadas en el apartado anterior podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras la amortización. Las instalaciones y servicios por los que se cobren tasas se proveerán de manera eficiente y económica. Para que las mencionadas tasas no se consideren discriminatorias, no podrán aplicarse a las compañías aéreas extranjeras en una cuantía superior a la impuesta a las propias compañías aéreas de una Parte que exploten servicios internacionales similares.

3. Las Partes favorecerán el intercambio de toda la información necesaria entre las autoridades competentes respecto de la aplicación de las tasas y las compañías aéreas para que se pueda determinar si las tasas son razonables y si están justificadas y repartidas equitativamente de conformidad con los apartados 1 y 2 del presente artículo.

4. En caso de que se introduzcan nuevas tasas o se modifiquen las ya existentes, cada Parte favorecerá, siempre que sea posible, los contactos entre las autoridades competentes y las compañías aéreas designadas que utilicen las instalaciones y servicios a través de los representantes de dichas compañías. Toda propuesta de nuevas tasas o de modificación de las ya existentes deberá notificarse a los usuarios con suficiente antelación para que éstos puedan expresar su opinión antes de que se introduzcan las nuevas tasas o se efectúen dichas modificaciones.

ARTÍCULO 8

Estadísticas

Podrá solicitarse a las compañías aéreas de cualquiera de las Partes que faciliten a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, a petición de éstas, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado en los servicios convenidos con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte. Cualquier dato estadístico adicional relacionado con el tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes soliciten a

las compañías aéreas designadas de la otra Parte será objeto de conversaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes, a petición de cualquiera de ellas.

ARTÍCULO 9

Derechos aduaneros y otros gravámenes

1. Las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes estarán exentas de todo tipo de restricción a la importación, derechos aduaneros, impuestos especiales y otros derechos y exacciones similares impuestos por las autoridades nacionales. Los componentes, el equipo habitual de las aeronaves y otros objetos destinados o utilizados únicamente en la operación o la reparación, mantenimiento y revisión de dichas aeronaves estarán exentos de igual manera, siempre que dichos equipos y objetos se utilicen a bordo de la aeronave y sean reexportados.

2. a) Los siguientes artículos, siempre que, en cada caso, se utilicen a bordo de la aeronave en relación con la realización o el mantenimiento de transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de que se trate, estarán exentos de todo tipo de restricciones a la importación, derechos aduaneros, impuestos especiales y otros derechos y exacciones similares impuestos por las autoridades nacionales, tanto si son introducidos por una compañía aérea de una Parte en el territorio de la otra Parte como si se proporcionan a una compañía aérea de una Parte en el territorio de la otra Parte:

i) las provisiones de a bordo de la aeronave (incluidos, aunque no exclusivamente, la comida, bebida y los productos destinados a su venta a los pasajeros o consumo por los mismos durante el vuelo);

ii) el combustible, los lubricantes (incluidos los fluidos hidráulicos) y las existencias de consumibles de tipo técnico;

iii) las piezas de recambio, incluidos los motores, introducidas en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas de la otra Parte;

b) Las exenciones a que se hace referencia en los anteriores subapartados i), ii) y iii) se concederán de conformidad con el procedimiento establecido en la reglamentación vigente.

c) Estas exenciones se aplicarán incluso cuando los artículos vayan a ser utilizados en cualquier parte de un viaje realizada sobre el territorio de la otra Parte en que hayan sido cargadas a bordo.

3. Las exenciones previstas en el presente artículo no serán extensivas a las tasas basadas en el coste de los servicios prestados a las compañías aéreas de una Parte en el territorio de la otra Parte

4. El equipo habitual de las aeronaves, así como las piezas de repuesto (incluidos los motores), las provisiones de combustible, los aceites lubricantes (incluidos los fluidos hidráulicos) y los lubricantes y otros artículos mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo, mantenidos a bordo de las aeronaves operadas por las compañías aéreas designadas de una Parte, únicamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. Las provisiones de las aeronaves destinadas al consumo durante los servicios de la compañía aérea podrán descargarse en cualquier caso. Podrá exigirse que los equipos y suministros mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo queden bajo la supervisión o control de las autoridades correspondientes hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la legislación y los procedimientos aduaneros de esa Parte.

5. Las exenciones previstas en el presente artículo serán asimismo de aplicación en las situaciones en que la compañía o compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado acuerdos con otra u otras compañías aéreas relativos al préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo, siempre que la otra compañía o compañías aéreas se beneficien de las mismas exenciones otorgadas por esa otra Parte.

ARTÍCULO 10

Tarifas

1. Lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo complementará las disposiciones del apartado 3 del presente artículo.

2. Las tarifas que apliquen los transportistas aéreos designados por Australia al transporte que se realice exclusivamente dentro de la Comunidad Europea se registrarán por la legislación de la Comunidad Europea.

3. Cada Parte Contratante permitirá que cada compañía aérea designada fije sus propias tarifas para el transporte de tráfico.

ARTÍCULO 11

Capacidad

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte disfrutarán de igualdad de oportunidades para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo.

2. En la explotación de los servicios convenidos, la capacidad que vayan a ofrecer las compañías aéreas designadas de cada Parte se decidirá mutuamente entre las Autoridades Aeronáuticas respectivas.

3. Los horarios establecidos para la explotación de los servicios convenidos se notificarán, si así se exige, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte al menos treinta y cinco (35) días antes del comienzo de dicha explotación o en el plazo más breve que decidan las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte.

ARTÍCULO 12

Oportunidades comerciales

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte tendrán los siguientes derechos en el territorio de la otra Parte:

- a) el derecho a establecer oficinas y representantes, incluidas oficinas fuera de línea, para la promoción, venta y gestión del transporte aéreo; y
- b) el derecho a dedicarse a la venta y comercialización de transporte aéreo a cualquier persona, directamente y, a su discreción, a través de sus agentes o intermediarios, utilizando sus propios documentos de transporte; y
- c) el derecho a recurrir a los servicios y al personal de cualquier organización, sociedad o compañía aérea que opere en el territorio de la otra Parte y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de esa Parte.

2. De conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y trabajo, las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte a su propio personal de gestión, comercial, técnico, de operaciones y cualesquiera otros especialistas que la compañía aérea considere razonablemente necesarios para la realización del transporte aéreo. De conformidad con tales leyes y reglamentos, cada Parte deberá conceder, con un mínimo de demora, las necesarias autorizaciones de trabajo, visados u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el presente apartado.

3. Las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a vender servicios de transporte aéreo y toda persona tendrá libertad para adquirir dichos servicios en moneda local o en otra moneda libremente convertible. Cada compañía aérea tendrá libertad para convertir sus fondos a cualquier moneda libremente convertible y para transferirlos desde el territorio de la otra Parte, a su discreción. Con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales de la otra Parte, se permitirá la conversión y la transferencia de los fondos obtenidos en el curso normal de las operaciones, a los tipos de cambio de mercado para pagos vigentes en el momento de presentación de las solicitudes de conversión o transferencia, y éstas no estarán sujetas a ningún cargo a excepción de las comisiones normales cobradas respecto de tales transacciones.

4. Las compañías aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho, a su discreción, a abonar los gastos locales que realicen en el territorio de la otra Parte, incluida la

adquisición de carburante, en la moneda local o, siempre que así lo permitan los reglamentos locales en materia de divisas, en otras monedas libremente convertibles.

5. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para prestarlos. Cuando los reglamentos aplicables a la prestación de servicios de asistencia en tierra en el territorio de una Parte impidan o limiten ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, cada compañía aérea designada recibirá un tratamiento no discriminatorio en cuanto al acceso a la autoasistencia o a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios agentes.

6. Con sujeción a las leyes y reglamentos aplicables, se permitirá a las compañías aéreas designadas de cada Parte la realización de transporte aéreo internacional utilizando aeronaves (o aeronaves y tripulación) alquiladas a cualquier compañía, incluidas otras compañías aéreas, siempre que la aeronave y la tripulación con que se preste el servicio cumplan las normas y requisitos aplicables en materia de explotación y seguridad.

7. En relación con la asignación de franjas horarias a las compañías aéreas en los aeropuertos nacionales, cada Parte garantizará que las mismas se asignen a las compañías aéreas de la otra Parte de forma transparente, neutral y no discriminatoria en comparación con el resto de compañías aéreas, incluidas las compañías aéreas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en las leyes y reglamentos en vigor en el territorio de cada Parte y, en el caso del Reino de España, de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea.

ARTÍCULO 13

Servicios intermodales

Se permitirá a las compañías aéreas designadas de cada Parte emplear, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie con origen o destino en cualesquiera puntos de los territorios de las Partes o de terceros países. Las compañías aéreas podrán optar por realizar ellas mismas su propio transporte de superficie u ofrecerlo a través de acuerdos, incluidos los de código compartido, con otros transportistas de superficie. Estos servicios intermodales podrán ofrecerse como servicio directo a un único precio que incluya el transporte aéreo y terrestre combinados, siempre que se informe a los pasajeros y transportistas sobre los agentes que vayan a prestar el servicio.

ARTÍCULO 14

Competencia

1. La actividad de las compañías aéreas designadas dentro de la jurisdicción de las respectivas Partes se regirá por la legislación en materia de competencia de cada una de las

Partes, modificada oportunamente. Cuando así lo permita dicha legislación, una Parte o su autoridad en materia de competencia podrá, no obstante, eximir unilateralmente a los acuerdos comerciales entre compañías aéreas de la aplicación de su legislación interna en materia de competencia. Esto no obligará a ninguna de las Partes ni a su autoridad competente a conceder una exención recíproca.

2. Sin limitar la aplicación de la legislación en materia de competencia y defensa de los consumidores por cualquiera de las Partes, si las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes consideran que las compañías aéreas de cualquiera de ellas están siendo objeto de discriminación o de prácticas desleales en el territorio de una de las Partes, podrán comunicarlo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Las consultas entre las autoridades aeronáuticas se celebrarán lo antes posible después de esa comunicación, a menos que la primera Parte compruebe que la cuestión se ha resuelto mientras tanto.

3. Al celebrar las consultas mencionadas en el presente artículo, las Partes:

a) coordinarán sus acciones con las autoridades correspondientes;

b) estudiarán medios alternativos con los que también podrían alcanzarse los objetivos de una intervención conforme con la legislación general en materia de competencia y defensa de los consumidores; y

c) tomarán en consideración los puntos de vista de la otra Parte y las obligaciones de ésta en virtud de otros acuerdos internacionales.

4. No obstante lo dispuesto en los anteriores apartados 1 a 3, el presente artículo no impide la acción unilateral por parte de las compañías aéreas o de las autoridades en materia de competencia de cada una de las Partes.

ARTÍCULO 15

Consultas

1. Cada una de las Partes podrá solicitar consultas, en cualquier momento, en relación con la ejecución, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 2 (Designación, autorización y revocación), 5 (Seguridad operacional) y 6 (Protección de la seguridad), tales consultas podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia y se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que se decida otra cosa de mutuo acuerdo.

ARTÍCULO 16

Enmiendas al Acuerdo

1. El presente Acuerdo podrá enmendarse o revisarse mediante acuerdo por escrito entre las Partes.

2. Toda enmienda o revisión entrará en vigor cuando las Partes se hayan notificado mutuamente, en forma escrita, el cumplimiento de sus correspondientes requisitos para la entrada en vigor de una enmienda o revisión.

3. En caso de que entrara en vigor para ambas Partes un convenio multilateral sobre transporte aéreo, se considerará que el presente Acuerdo queda enmendado en la medida necesaria para que se ajuste a lo dispuesto en dicho convenio.

ARTÍCULO 17

Solución de controversias

1. Toda controversia entre las Partes relativa a la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo, a excepción de cualquier controversia relativa a la aplicación de las leyes nacionales en materia de competencia, que no pueda solucionarse mediante consultas o negociaciones o, cuando así se haya acordado, por mediación con arreglo al Anexo 2, deberá someterse, a petición de cualquiera de las Partes, a un tribunal de arbitraje.

2. Dentro de un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba de la otra Parte una nota por conducto diplomático solicitando el arbitraje de la controversia por un tribunal, cada una de las Partes designará a un árbitro. Dentro de un plazo de treinta (30) días a contar desde la designación del último árbitro, los dos árbitros designarán a un Presidente, que será nacional de un tercer Estado. Si dentro del plazo de 30 días desde que una de las Partes haya nombrado a su árbitro, la otra Parte no ha nombrado al suyo o, si dentro de los treinta (30) días siguientes a la designación del segundo árbitro, ambos árbitros no han alcanzado un acuerdo sobre la designación del presidente, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. Si el Presidente del Consejo fuera nacional de alguna de las Partes, dicha designación correrá a cargo del Vicepresidente de mayor antigüedad que no esté excluido por el mismo motivo.

3. Salvo que las Partes o el tribunal determinen otra cosa, cada Parte presentará un memorando dentro de un plazo de treinta (30) días a partir de la plena constitución del tribunal. Deberá contestarse a los mismos en un plazo de treinta (30) días. El tribunal celebrará una vista a petición de cualquiera de las Partes, o a su discreción, en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha límite para la presentación de las contestaciones.

4. El tribunal procurará emitir un laudo en forma escrita en un plazo de treinta (30) días a partir de la celebración de la vista o, en caso de que no haya vista, a partir de la fecha en que se hayan presentado las dos contestaciones. El laudo se aprobará por mayoría de votos.

5. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración del laudo en un plazo de quince (15) días desde su recepción y la correspondiente aclaración se emitirá en un plazo de quince (15) días a partir de la solicitud.

6. El laudo del tribunal arbitral será definitivo y vinculante para las partes en la controversia.

7. Los gastos derivados del arbitraje en virtud del presente artículo se sufragarán a partes iguales entre las Partes.

8. En caso de que cualquiera de las Partes incumpla un laudo dictado de conformidad con el apartado 6 del presente artículo y mientras se mantenga dicho incumplimiento, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios concedidos en virtud del presente Acuerdo a la Parte incumplidora.

ARTÍCULO 18

Denuncia

1. Cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte en cualquier momento su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El Acuerdo se extinguirá en la medianoche (hora local del lugar de recepción de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior a la fecha en que se cumpla el primer aniversario de la recepción de la notificación por la otra Partes, a menos que dicha notificación se retire de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo.

2. Si la otra Parte no acusa recibo de dicha notificación de denuncia, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acusó recibo de la misma.

ARTÍCULO 19

Registro ante la OACI

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

ARTÍCULO 20

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento en que las Partes se hayan notificado mutuamente por escrito el cumplimiento de sus respectivas formalidades para su entrada en vigor.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados a ello por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO en
e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

en español

POR AUSTRALIA:

POR EL REINO DE ESPAÑA:

Sección 1**CUADRO DE RUTAS**

Las compañías aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a realizar transporte aéreo internacional entre puntos de las siguientes rutas:

Ruta para las compañías aéreas designadas de España:

<u>Puntos en allá España</u>	<u>Puntos intermedios</u>	<u>Puntos en Australia</u>	<u>Puntos más</u>
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Ruta para las compañías aéreas designadas de Australia:

<u>Puntos en allá Australia</u>	<u>Puntos intermedios</u>	<u>Puntos en España</u>	<u>Puntos más</u>
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Notas:

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en cualquiera de las rutas arriba indicadas, a su elección, en la totalidad o en parte de sus servicios, siempre que los servicios comiencen o terminen en un punto situado en el territorio de la Parte que haya designado a dichas compañías aéreas.
2. Los derechos de tráfico que podrán ejercer las compañías aéreas designadas en los puntos arriba indicados se determinarán de común acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas.

Sección 2

FLEXIBILIDAD DE LAS OPERACIONES

1. Con sujeción a la Sección 1 del presente Anexo, las compañías aéreas designadas de cada Parte podrán, en alguno o en todos los servicios y a elección de cada una de ellas:

- a) realizar servicios en una o en ambas direcciones;
- b) combinar diferentes números de vuelo en una operación de una aeronave;
- c) transferir el tráfico de una aeronave a cualquier otra aeronave en cualquier punto de la ruta,

sin limitación geográfica ni en cuanto a la dirección y sin pérdida de derecho alguno a transportar tráfico permitido en virtud del presente Acuerdo.

2. a) Las compañías aéreas designadas de cada Parte, al explotar u ofrecer transporte aéreo internacional, tendrán derecho a establecer acuerdos de código compartido, espacio bloqueado u otros acuerdos de cooperación en materia de comercialización, como compañía aérea comercializadora y/o explotadora, con cualquier otra compañía aérea, incluidas las de la misma Parte o de terceras partes, en la totalidad o en parte de su ruta según el Anexo 1. De conformidad con la letra b) del apartado 2 de la presente sección, las compañías aéreas que participen en dichos acuerdos deberán poseer la autorización o autorizaciones pertinentes para realizar transporte aéreo internacional en las rutas o segmentos de ruta de que se trate.

b) La autoridad aeronáutica de una Parte no podrá denegar el permiso de código compartido para que una compañía aérea de la otra Parte comercialice servicios de código compartido en vuelos explotados por compañías aéreas de terceras partes sobre la base de que la primera Parte no ha otorgado a las compañías aéreas afectadas de la tercera parte el derecho a transportar tráfico con el código de la compañía aérea comercializadora.

c) A menos que las autoridades aeronáuticas de las Partes determinen de común acuerdo otra cosa, el volumen de capacidad o las frecuencias de servicio que las compañías aéreas de cada Parte podrán ofrecer y vender, cuando actúen en régimen de código compartido como compañía aérea comercializadora, no estarán sujetos a limitaciones en virtud del presente Acuerdo.

d) Las compañías aéreas de cada Parte podrán comercializar servicios de código compartido en vuelos nacionales explotados en el territorio de la otra Parte siempre que dichos servicios formen parte de un viaje internacional.

e) Las compañías aéreas de cada Parte, cuando ofrezcan transporte aéreo internacional para su venta, deberán dejar claro al comprador en el punto de venta qué compañía aérea va a ser la compañía aérea de explotación en cada sector del viaje y con qué compañía o compañías aéreas está entablando el comprador una relación contractual, y asimismo deberán cumplir los requisitos reglamentarios normalmente aplicados en estas operaciones por las Partes, tales como seguridad y responsabilidad.

Sección 3

CAMBIO DE CALIBRE

Toda compañía aérea tendrá derecho a realizar transporte aéreo internacional, incluso en virtud de acuerdos de código compartido con otras compañías aéreas, sin limitación alguna por lo que se refiere a cambios en cualquier punto o puntos de la ruta, o en el tipo, tamaño o número de las aeronaves explotadas, en cualquier sector o sectores de las rutas indicadas en la sección 1 del presente Anexo.

PROCEDIMIENTO DE MEDIACIÓN

1. Las reglas que se establecen en el presente Anexo serán de aplicación cuando las Partes, en busca de un arreglo amistoso de sus controversias, hayan convenido en someter la controversia a la mediación. Las Partes en la controversia podrán convenir en eliminar, completar o modificar en cualquier momento alguna de las normas contenidas en el presente Anexo.

La Parte que inicie el procedimiento de mediación enviará a la otra Parte una invitación por escrito a someterse a mediación con arreglo al presente Anexo. La mediación comenzará tras la recepción, por la Parte que haya iniciado el procedimiento, de una notificación escrita de la otra Parte aceptando el ofrecimiento de recurrir a la mediación.

2. Habrá un mediador a menos que las Partes acuerden que haya dos o tres mediadores. En el caso de que haya más de un mediador éstos deberán actuar, como norma, de forma conjunta.

Las Partes en la controversia tratarán de acordar que la designación del único mediador o de los mediadores se realice con preferencia de entre los expertos en aviación con la formación necesaria que figuran en la lista elaborada por la OACI. La designación de los mediadores deberá llevarse a cabo dentro de los veintiún (21) días siguientes a la recepción de la notificación a la que se hace referencia en el apartado 1. Si las Partes no llegaran a un acuerdo sobre la designación del mediador o mediadores en el mencionado plazo, la Parte que haya iniciado la mediación podrá dar por terminado el procedimiento de mediación mediante una notificación dirigida a la otra Parte o solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que efectúe las designaciones.

3. El mediador oír a las Partes, examinará sus reivindicaciones y hará propuestas a las Partes con vistas a alcanzar un arreglo amistoso. El mediador podrá sugerir a las Partes determinadas medidas que puedan facilitar el arreglo amistoso de la controversia.

4. Las Partes colaborarán de buena fe con el mediador y, en particular, se esforzarán por cumplir las solicitudes del mediador de aportar material escrito y pruebas y asistir a las reuniones.

5. Los gastos que origine la mediación se sufragarán a partes iguales por las Partes en la controversia.

6. El presente mecanismo se entiende sin perjuicio del uso continuado del procedimiento de consultas, de la posterior utilización del arbitraje o de la terminación con arreglo al artículo 18.

7. El procedimiento de mediación finalizará cuando se llegue a un acuerdo o cuando una Parte en la controversia dé por terminada la mediación mediante notificación escrita dirigida a la otra Parte.