

AVIATION

Transport Services

Protocol Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and SPAIN

Amending the Agreement of
February 20, 1973

Signed at Washington May 31, 1989



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89-497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

SPAIN

Aviation: Transport Services

*Protocol amending the agreement of February 20, 1973.
Signed at Washington May 31, 1989;
Entered into force September 26, 1990.*

*PROTOCOL AMENDING THE AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND THE GOVERNMENT OF SPAIN
SIGNED IN MADRID ON FEBRUARY 20, 1973*

The Government of the United States of America and the Government of Spain have agreed to amend the Air Transport Agreement between the United States and Spain, signed at Madrid on February 20, 1973 (hereinafter referred to as "the Agreement").¹

Article I

The parties agree to include the following aviation security article as Article 6 Bis of the Agreement.

"ARTICLE 6 BIS

(a) In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

(c) Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall 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 1971.²

(d) The Parties shall in their mutual relations act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation.³ They shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory

¹ TIAS 7725; 24 UST 2102.

² TIAS 6768, 7192, 7570; 20 UST 2941; 22 UST 1641; 24 UST 564.

³ TIAS 1591; 3 Bevans 944.

and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each party shall give advance notice to the other of its intention to notify any difference relating to such standards.

(e) Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph d above, required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party and shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also act favorably upon any request from the other Party for special, reasonable security measures to meet a particular threat.

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

(g) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this article, that Party may request immediate consultations with the other Party. Without prejudice to Article 4 of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of the airlines of both Parties. When required by an immediate and extraordinary threat, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article."

Article II

Article 4 of the Agreement is amended to include the following paragraph:

"c. This article does not limit the rights of either party to revoke, limit or condition air services in accordance with the provisions of article 6 Bis."

Article III

This Protocol shall form an integral part of the agreement and shall enter into force on the date on which the Parties notify one another by means of an exchange of notes that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

In witness whereof the undersigned, duly authorized thereto, have signed the present Protocol.

Done at Washington, D.C. on the thirty-first day of May 1989, in duplicate in the English and Spanish languages, both the texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF
AMERICA:

Charles Angevine

FOR THE GOVERNMENT OF
SPAIN:

[Signature]

*PROTOCOLO POR EL QUE SE ENMIENDA EL ACUERDO SOBRE
TRANSPORTES
AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA
Y EL
GOBIERNO DE ESPAÑA, FIRMADO EN MADRID EL 20 DE FEBRERO DE
1.973.*

El Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de España han convenido en enmendar el Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre España y los Estados Unidos, firmado en Madrid el 20 de Febrero de 1.973 (en lo sucesivo denominado "el Acuerdo").

ARTICULO I

Las Partes Contratantes convienen en incluir el siguiente artículo sobre seguridad en la aviación como Artículo 6 Bis del Acuerdo.

“ARTICULO 6 BIS

(a) De acuerdo con sus derechos y obligaciones según el Derecho Internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación de proteger, en sus relaciones mutuas, la seguridad de la aviación civil en contra de actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Acuerdo.

(b) Cada Parte Contratante prestará a la otra, a petición de esta última, toda la ayuda necesaria, con el fin de evitar actos de apropiación indebida de aeronaves y otros actos ilícitos en contra de la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad aérea.

(c) Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones según el Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1.963, en el Convenio para la Represión del Apoderamiento de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1.970 y en el Convenio para la Represión de Actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1.971.

(d) En sus relaciones mutuas, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las normas de seguridad aérea y, en la medida en que las apliquen, con los métodos recomendados establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional designados como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Exigirán que los operadores de aeronaves matriculadas en su país, o los operadores de aeronaves que tengan su sede principal de actividad o residencia permanente en su territorio y los operadores de los aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas normas de seguridad aérea.

Cada Parte Contratante anunciará a la otra con la debida antelación su intención de notificar cualquier diferencia referente a dichas normas de Seguridad Aérea.

(e) Cada Parte Contratante conviene en que a dichos operadores de aeronaves se les pueda exigir el cumplimiento de las normas de seguridad aérea a las que hace referencia el párrafo (d) antes mencionado, requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o estancia en el territorio de dicha otra Parte Contratante y garantizará la aplicación eficaz de las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación y equipajes de mano, así como la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque de pasajeros y mercancías.

Cada Parte Contratante atenderá favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que se tomen medidas especiales y razonables de seguridad frente a una amenaza en particular.

(f) Cuando se origine un incidente o hay una amenaza de incidente en relación con la apropiación indebida de aeronaves u otros actos ilícitos en contra de la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán ayuda mutua, facilitando comunicaciones con el fin de dar término de una forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.

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

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

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

Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en este párrafo (g), se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de este Artículo.”

ARTICULO II

Se enmienda el Artículo 4 del Acuerdo con la inserción del párrafo siguiente:

“c. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a revocar, limitar o condicionar los servicios aéreos conforme a lo dispuesto en el Artículo 6 Bis.”

ARTICULO III

Este protocolo formará parte integral del Acuerdo y entrará en vigor en la fecha en que ambas Partes se notifiquen mediante canje de notas el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello, han firmado el presente Protocolo.

Hecho en Washington, D.C. el 13 de Mayo de 1989 en duplicado, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE
LOS ESTADOS UNIDOS DE
AMERICA,

POR EL GOBIERNO
DE ESPAÑA,

Charles Angevine

[Signature]