



Treaty Series No. 9 (1961)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of Spain

regarding Air Services

[with Schedules and amending Exchanges of Notes]

Madrid, July 20, 1950

[Ratifications were exchanged on January 15, 1960]

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs
by Command of Her Majesty
March 1961*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

PRICE 1s. 3d. NET

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF SPAIN FOR AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Spain,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed the undersigned Plenipotentiaries, who, being duly authorised to that effect by their respective Governments, have agreed as follows:—

ARTICLE 1

For the purposes of the present Agreement, unless the context otherwise requires:—

- (a) The term “aeronautical authorities” shall mean, in the case of the United Kingdom, the Minister of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Spain, the Ministry of the Air and any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the said Ministry or similar functions.
- (b) The term “designated airline” shall mean any air transport enterprise which one of the Contracting Parties has notified in writing to the other Contracting Party as an airline designated by it in accordance with Article 2 of the present Agreement for the routes specified in such notification.
- (c) The term “territory” in relation to a State shall mean all territories for the international relations of which that State is responsible and the territorial waters adjacent to such territories.
- (d) The term “air service” shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail.
- (e) The term “international air service” shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.
- (f) The term “stop for non-traffic purposes” shall mean any landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

ARTICLE 2

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement air services on the routes specified in the Schedule to the present Agreement (hereinafter respectively referred to as “the agreed services” and “the specified routes”).

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article 3 of the present Agreement, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO ESPAÑOL Y EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA Y NORTE DE IRLANDA RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS

El Gobierno español y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y Norte de Irlanda, deseosos de concertar un Convenio con el fin de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos, han designado en consecuencia a los infrascritos Plenipotenciarios, quienes, debidamente autorizados a este efecto por sus respectivos Gobiernos, han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I

A los fines del presente Convenio, a menos que el contexto lo determine de otro modo:

- (a) La expresión “Autoridades aeronáuticas” significará, en el caso de España, el Ministerio del Aire y cualquier persona u Organismo autorizado para realizar las funciones actualmente ejercidas por dicho Ministerio u otras similares, y en el caso del Reino Unido, el Ministro de Aviación Civil y cualquier persona u Organismo autorizado para realizar las funciones actualmente ejercidas por dicho Ministro, u otras similares.
- (b) La expresión “empresa designada” significará cualquier empresa de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes haya notificado por escrito a la otra Parte como empresa designada por ella, de acuerdo con el Artículo II del presente Convenio, para las rutas especificadas en tal notificación.
- (c) El término “territorio”, en relación con un Estado, significará todos los territorios de cuyas relaciones internacionales ese Estado sea responsable, así como las aguas territoriales adyacentes a los mismos.
- (d) La expresión “servicio aéreo” significará cualquier servicio aéreo regular realizado por aeronaves para el transporte público de pasaje, carga o correo.
- (e) La expresión “servicio aéreo internacional” significará un servicio aéreo que atraviese el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.
- (f) La expresión “escala técnica” significará cualquier aterrizaje cuya finalidad no sea tomar o dejar pasaje, carga o correo.

ARTÍCULO II

(1) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar, comunicándolo por escrito a la otra Parte Contratante, una o más empresas aéreas con el fin de explotar, de conformidad con el presente Convenio, servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro anejo al mismo (en adelante respectivamente expresados como “los servicios convenidos” y “las rutas especificadas”).

(2) Recibida la designación, la otra Parte Contratante, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo (3) de este Artículo y en el Artículo III del presente Convenio, deberá conceder sin demora a la empresa o empresas aéreas designadas la oportuna autorización de explotación.

3. Before granting an operating authorisation, the aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations which they normally apply to the operations of commercial airlines.

4. At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

5. Each Contracting Party, on prior notification to the other Contracting Party, shall, subject to the provisions of paragraphs 2, 3 and 4 above, have the right to substitute another airline or airlines for the airline or airlines designated to operate the agreed services, and to designate additional airlines.

ARTICLE 3

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article 7 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

2. Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article 7 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

ARTICLE 4

1. The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline of the first Contracting Party, or by the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

2. Aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party and fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores on board such aircraft on arrival in the territory of the other Contracting Party and retained on board on departure therefrom shall be exempt in that territory from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges.

3. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, to which paragraph 2 does not apply, introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall, subject to compliance with normal Customs regulations, be accorded the following

(3) Antes de conceder una autorización de explotación, las Autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir a la empresa aérea designada por la otra Parte que pruebe a su satisfacción que está capacitada para cumplir las condiciones determinadas por las leyes y reglamentos que normalmente se aplican al funcionamiento de empresas aéreas comerciales.

(4) En cualquier momento, una vez cumplido lo dispuesto en los párrafos (1) y (2) de este Artículo, la empresa aérea así designada y autorizada puede comenzar la explotación de los servicios convenidos.

(5) Cada Parte Contratante previa notificación a la otra Parte tendrá, de acuerdo con lo dispuesto en los apartados (2), (3) y (4) del presente Artículo, el derecho de sustituir por otra empresa o empresas a la empresa o empresas designadas para explotar los servicios convenidos y de designar empresas aéreas adicionales.

ARTÍCULO III

(1) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación de una empresa aérea y de retener o revocar la concesión hecha a una empresa de los derechos especificados en el Artículo VII del presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias al ejercicio por una empresa aérea de esos derechos, cuando no haya sido demostrado a satisfacción que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa pertenezcan a la Parte Contratante que haya designado a la empresa o a sus nacionales.

(2) Cada Parte Contratante tendrá el derecho, después de consultada la otra Parte, de suspender el ejercicio por una empresa aérea de los derechos especificados en el Artículo VII del presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias al ejercicio por la empresa aérea de esos derechos, en cualquier caso en que la empresa incumpla las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que concedió tales derechos, o de otro modo a actuar de acuerdo con las condiciones determinadas en el presente Convenio.

ARTÍCULO IV

(1) Los gravámenes que cada una de las Partes Contratantes pueden imponer o permitir que se impongan a la empresa o empresas designadas de la otra Parte, por el uso de aeropuertos y otras instalaciones, no serán superiores a los que deban pagar por el uso de tales aeropuertos e instalaciones cualquier empresa aérea nacional de la primera Parte Contratante o la empresa aérea extranjera más favorecida afecta a servicios aéreos internacionales.

(2) Las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas por una Parte Contratante y el carburante, lubricante, repuestos, equipos regulares y pertrechos de las aeronaves que estuvieran a bordo de las mismas a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante y que continúan a bordo a su salida, gozarán de franquicia en dicho territorio de cualquier clase de derechos de aduana, tasas de inspección, e impuestos y gravámenes similares de carácter nacional o local.

(3) Los carburantes, lubricantes, repuestos, equipos regulares de las aeronaves y pertrechos de las mismas a los que no se aplique el párrafo (2), introducidos en el territorio de una Parte Contratante o cargados en la aeronave en dicho territorio por la otra Parte Contratante o su empresa o empresas aéreas designadas, o por su cuenta, y destinados únicamente al uso de las aeronaves de esas empresas, gozarán sin perjuicio de la aplicación de los Reglamentos

treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties and charges:—

- (a) in the case of fuel and lubricating oils taken on board aircraft in the said territory and remaining on board at the last airport of call before departure from that territory, exemption;
- (b) in the case of spare parts and regular aircraft equipment introduced into the said territory, exemption;
- (c) in the case of fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores not included under (a) or (b) above; treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

ARTICLE 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

ARTICLE 6

1. The laws and regulations of one Contracting Party, relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party, relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crews or cargo of aircraft (such as regulations relating to police procedure, entry, clearance, immigration, emigration, passports, customs, quarantine, and exchange control), shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party while in the territory of the former Contracting Party.

3. Notwithstanding that a visa is normally required for the admission of foreigners into the territory of either Contracting Party, crew registered in the log-book of any aircraft operating an agreed service under this Agreement shall be exempted from the requirements of a visa provided they are nationals of one of the Contracting Parties and provided they are in possession of a valid passport and an identity document issued by the designated airline to which the aircraft belongs.

ARTICLE 7

1. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in the territory of the other Contracting Party the following rights:—

- (a) to fly their aircraft across the territory and to make stops in the said territory at the points specified in the Schedule to the present Agreement for non-traffic purposes; and

normales de aduanas, del siguiente trato por la primera Parte Contratante, respecto de impuestos de Aduanas y gravámenes:

- (a) En el caso de carburantes y lubricantes cargados en las aeronaves en dicho territorio y que se encuentren a bordo en el último aeropuerto en que toquen antes de su salida de ese territorio: franquicia.
- (b) En el caso de repuestos y equipos regulares de aeronaves introducidas en dicho territorio: franquicia.
- (c) En el caso de carburantes, lubricantes, repuestos, equipos regulares de aeronaves y pertrechos de las mismas no incluidos en los párrafos (a) y (b) precedentes; trato no menos favorable que el concedido a artículos semejantes introducidos en dicho territorio, y destinados al uso de las aeronaves de una empresa aérea nacional de la primera Parte Contratante o de la empresa aérea extranjera más favorecida afecta a servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO V

Los certificados de navegabilidad y de aptitud y las licencias expedidos o declarados válidos por una Parte Contratante y que se encuentren en vigor, serán reconocidos valideros por la otra Parte a fin de explotar los servicios convenidos. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer para el vuelo sobre su propio territorio los certificados de aptitud y las licencias conferidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o cualquier otro Estado.

ARTÍCULO VI

(1) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada en su territorio o salida del mismo por las aeronaves afectas a la navegación aérea internacional, o a la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras se hallen dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

(2) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada en su territorio o salida del mismo de pasaje, tripulaciones o carga de las aeronaves (tales como disposiciones relativas a policía, entrada, despacho, inmigración, emigración, pasaportes, aduanas, sanidad y régimen de divisas) se aplicarán al pasaje, tripulación o carga de la aeronave de la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante mientras permanezcan en el territorio de la primera Parte.

(3) Mientras subsista la exigencia del visado para la admisión de extranjeros en el territorio de ambas Partes Contratantes, las tripulaciones inscritas en el manifiesto de a bordo de cualquier aeronave que explote un servicio acordado en el presente Convenio, estarán exentas de la exigencia de visado, siempre que sean nacionales de una de las Partes Contratantes y estén en posesión de un pasaporte válido y de un documento de identidad expedido por la empresa aérea designada, a la cual pertenezca la aeronave.

ARTÍCULO VII

(1) De acuerdo con lo determinado en el presente Convenio, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante gozarán en el territorio de la otra Parte de los siguientes derechos:

- (a) Sobrevolar con sus aeronaves el territorio y realizar escalas técnicas en el mismo, en los puntos especificados en el Cuadro anejo al presente Convenio; y

(b) to make stops in the said territory at the points specified in the Schedule to the present Agreement for the purpose of taking on or setting down international traffic in passengers, mail or cargo destined for or coming from the places detailed in the specified routes.

2. Paragraph 1 of this Article shall not be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 8

1. The capacity offered by the designated airlines of the Contracting Parties shall be in direct relationship to the traffic requirements on the specified routes.

2. In applying the principle established in paragraph 1 of this Article:—

(a) the air services operated by a designated airline shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity corresponding to current and reasonably expected requirements of the airline for the transport of international air traffic coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline;

(b) the capacity provided under the above sub-paragraph (a) may be increased by complementary capacity for the transport of international air traffic coming from or destined for points on the specified routes situated in States other than that of the Contracting Party designating the airline. Such complementary capacity shall be related to the traffic requirements of the areas through which the route passes after taking account of the special position of the air transport services of the States referred to above insofar as such services carry on all or part of the specified routes international air traffic from or destined for their territories.

3. In the development of long distance routes established to meet the needs of the public for such routes the development of the regional and local services shall not be unduly affected. Without prejudice to the provisions of the present Agreement the primary importance to the Contracting Parties of the development of their regional and local services shall be recognised.

4. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together at the request of either of them with the object of examining the manner in which the provisions of the present Agreement are carried out by the designated airlines of the Contracting Parties and to ensure that the interests of their regional and local services as well as their long distance services shall not be prejudiced.

ARTICLE 9

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request—

(a) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services; and

(b) realizar escalas de tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Anejo al presente Convenio, para embarcar o desembarcar pasaje, correo o carga destinados a los puntos determinados en las rutas especificadas o procedentes de los mismos.

(2) El párrafo (1) del presente Artículo no conferirá derecho alguno a las empresas designadas de una Parte Contratante para embarcar en el territorio de la otra Parte pasaje, carga o correo, mediante remuneración o alquiler, destinados a otro punto del territorio de esa misma Parte.

ARTÍCULO VIII

(1) La capacidad de transporte ofrecida por las empresas designadas por las Partes Contratantes deberá estar en estrecha relación con la demanda de tráfico en las rutas especificadas.

(2) En aplicación del principio establecido en el apartado (1) del presente Artículo:

(a) Los servicios aéreos explotados por una empresa aérea designada tendrán como objetivo primario el de ofrecer, con un coeficiente de utilización razonable, una capacidad correspondiente a las necesidades normales y razonablemente previsibles de dicha empresa, para el transporte de tráfico aéreo internacional procedente de o destinado a la Parte que ha designado la empresa.

(b) La capacidad ofrecida en virtud del subapartado (a) anterior puede ser aumentada por una capacidad complementaria, correspondiente al transporte de tráfico aéreo internacional procedente de o destinado a los puntos de las rutas convenidas situados en Estados distintos del de la Parte Contratante que designe la empresa. Tal capacidad complementaria estará en relación con las necesidades de tráfico de la zona atravesada por la ruta aérea, después de haber tenido en cuenta la posición especial de los servicios de transporte aéreo de los Estados arriba mencionados, en cuanto tales servicios transporten, en el conjunto o parte de las rutas convenidas, tráfico aéreo internacional procedente de o destinado a sus territorios.

(3) En el desarrollo de las rutas de larga distancia establecidas para responder a las necesidades del público en las mismas, el desarrollo de los servicios locales y regionales no será indebidamente afectado. Sin perjuicio de las disposiciones del presente Convenio, será reconocida la importancia primaria para las Partes Contratantes del desarrollo de sus servicios locales y regionales.

(4) Las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán, a requerimiento de una de ellas, a fin de examinar las condiciones bajo las cuales se apliquen las disposiciones del presente Convenio por las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes, y para asegurarse de que los intereses de sus servicios locales y regionales, así como los de sus servicios de larga distancia, no sufren perjuicio.

ARTÍCULO IX

Las Autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarán a las de la otra Parte, a petición suya:

(a) Las estadísticas de tráfico adecuadas para la revisión de la frecuencia y capacidad de los servicios acordados, y

- (b) such periodic statements as may be reasonably required relating to the traffic carried by its designated airlines on services to, from or through the territories of the other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

ARTICLE 10

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be determined in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. In the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

4. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties cannot secure agreement, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

5. Each Contracting Party shall, within the limits of its legal powers, ensure that no new or revised tariff shall come into effect as long as the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it.

ARTICLE 11

The Postal Administrations of both Contracting Parties shall enter into an agreement for the transport of air mail within the regulations of the international conventions in force on the matter.

ARTICLE 12

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

2. If they fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall (unless they agree to refer it to some other person or body) be referred for decision to an arbitral tribunal consisting of a Chairman and two members. Each Contracting Party shall appoint one member of the arbitral tribunal, and the Chairman shall be chosen by the two members so appointed.

3. Both parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 above.

ARTICLE 13

The aeronautical authorities of the Contracting Parties, within the limits imposed by their obligations under multilateral agreements to which they are parties, will use their best endeavours to reach agreement upon the minimum

s informaciones periódicas que puedan ser razonablemente necesarias, relativas al tráfico realizado por sus empresas aéreas designadas en los servicios desde a o a través de los territorios de la otra Parte Contratante, especialmente aquellas referentes al origen y destino de tales tráficos.

ARTÍCULO X

Las tarifas, en cualquiera de los servicios convenidos, se establecerán razonables, con la debida consideración de todos los factores relevantes, entre los gastos de explotación, beneficios razonables, características de vuelo (como velocidad y comodidad) y las tarifas de otras empresas en la parte de la ruta especificada. Estas tarifas se determinarán de acuerdo con las disposiciones siguientes del presente Artículo.

Las tarifas mencionadas en el párrafo (1) del presente Artículo serán equitativas, si es posible, para cada una de las rutas especificadas, entre las empresas aéreas designadas interesadas, mediante consulta con las otras empresas aéreas que exploten el conjunto o parte de esa ruta, y tal acuerdo se alcanzará, cuando sea posible, a través del procedimiento para la fijación de tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Las tarifas así convenidas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

En caso de desacuerdo entre las empresas aéreas designadas respecto de las tarifas, las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de resolverlo por acuerdo entre ellas.

Si las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes no pueden llegar a un acuerdo, la disputa se zanjará de conformidad con lo establecido en el Artículo XII del presente Convenio.

Cada Parte Contratante dentro de los límites de sus facultades legales, garantizará de que ninguna tarifa nueva o revisada entre en vigor mientras las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes se opongan en disconformidad con la misma.

ARTÍCULO XI

Las Administraciones postales de ambas Partes Contratantes llegarán a un acuerdo para el transporte de correo aéreo, de conformidad con las normas y convenciones Internacionales vigentes en la materia.

ARTÍCULO XII

Si surgiera disensión entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, tratarán en primer lugar de resolverla mediante negociaciones entre ellas mismas.

Si no se llegara a acuerdo mediante negociaciones, la disensión—a menos que las Partes convengan en recurrir a alguna otra persona u organismo—será sometida para decisión a un Tribunal arbitral formado por tres miembros y dos Vocales. Cada Parte Contratante nombrará un Vocal y el Presidente será elegido por los dos Vocales así nombrados.

Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión adoptada según el párrafo (2) precedente.

ARTÍCULO XIII

Las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, dentro de los límites de sus facultades legales, harán todo lo posible para llegar a un acuerdo que les impongan las obligaciones derivadas de los Acuerdos multilaterales que hayan suscrito.

facilities to be offered reciprocally at airports and elsewhere on the specified routes, covering such matters as air navigation facilities, exchange of information, units of measure and language to be used or code keys.

ARTICLE 14

If either of the Contracting Parties considers it desirable in any way to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, and such consultation shall begin within 60 days from the date of the request. When the aforesaid aeronautical authorities agree to modifications to the present Agreement, such modifications shall come into effect when they have been confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel.

ARTICLE 15

The present Agreement supersedes any permissions, privileges or concessions already in existence at the time of its entry into force which have been granted for any reason by either of the Contracting Parties in favour of the air transport companies of the other Contracting Party.

ARTICLE 16

If a multilateral air navigation convention ratified by both Contracting Parties enters into effect, this Agreement shall be amended to conform with such convention.

ARTICLE 17

The present Agreement shall terminate 180 days after the date of receipt by one Contracting Party from the other Contracting Party of notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

ARTICLE 18

The present Agreement shall enter provisionally into force on the date of signature, and definitively into force on ratification⁽¹⁾.

If instruments of ratification are not exchanged within one year from the date of signature, either Contracting Party may terminate the provisional application of this Agreement by giving three months' notice in writing to the other Contracting Party.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised by their respective governments, have signed the present Agreement and affixed thereto their seals:

Done this twentieth day of July, 1950 in duplicate at Madrid in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Spain:

(L.S.) FERRER.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(L.S.) R. M. A. HANKEY.
W. C. G. CRIBBETT.

⁽¹⁾ January 15, 1960.

sobre el mínimo de instalación a ofrecer recíprocamente en los aeropuertos y en otros puntos de las rutas especificadas, respecto a materias tales como instalaciones de navegación aérea, intercambios de información, unidades de medida, lengua a usar o claves.

ARTÍCULO XIV

Si alguna de las Partes Contratantes desee introducir cualesquiera modificación en los términos del presente Convenio, podría pedir consulta entre las Autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes y tal consulta se iniciará dentro de los sesenta días a partir de la fecha de la petición. Cuando las Autoridades aeronáuticas antes mencionadas acuerden modificar el presente Convenio, tal modificación entrará en vigor después de haber sido confirmada por un Canje de Notas diplomático.

ARTÍCULO XV

El presente Convenio deroga cualesquiera permisos, privilegios o concesiones que existan en el momento de su entrada en vigor o que hubieren sido concedidos por cualquier razón por alguna de las Partes Contratantes en favor de compañías de transporte aéreo de la otra Parte.

ARTÍCULO XVI

Si entrase en vigor una Convención multilateral sobre navegación aérea ratificada por ambas Partes Contratantes, el presente Convenio deberá ser modificado de conformidad con tal Convención.

ARTÍCULO XVII

El presente Acuerdo caducará ciento ochenta días a partir de la fecha del recibo por una Parte Contratante de la denuncia de la otra, a menos de que dicha denuncia sea anulada de común acuerdo antes del cumplimiento de dicho plazo.

ARTÍCULO XVIII

El presente Convenio entrará provisionalmente en vigor en la fecha de su firma y definitivamente en la de su ratificación.

Si los instrumentos de ratificación no fueran canjeados dentro de un año a partir de la fecha de la firma, cada una de las Partes Contratantes podrá poner fin a la aplicación provisional del presente Convenio previa notificación escrita a la otra Parte con tres meses de antelación.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos firman el presente Acuerdo y lo sellan.

Hecho en Madrid, a veinte de julio de mil novecientos cincuenta, en doble ejemplar, en los idiomas español e inglés ambos textos haciendo igualmente fe.

Por el Gobierno español:
el Subsecretario de Economía
Exterior y Comercio:

Por el Gobierno del Reino Unido de
la Gran Bretaña y Norte de Irlanda:
el Encargado de Negocios:

(L.S.) FERRER. (L.S.) R. M. A. HANKEY.
W. C. G. CRIBBETT.

SCHEDULE I⁽²⁾

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom

- (1) London–Bordeaux–Madrid–Gibraltar.
- (2) London–Barcelona–Gibraltar.
- (3) London–Palma–Gibraltar.
- * (4) Gibraltar–Seville–Lisbon.
- (5) Gibraltar–Malaga.
- (6) Gibraltar–Granada.
- (7) Gibraltar–Tetuan.
- (8) London–Madrid–Dakar–Natal–Rio and/or São Paulo–Montevideo–Buenos Aires–Santiago.

The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.

*No traffic rights to be exercised between Seville and Lisbon.

FERRER.

R. M. A. HANKEY.
W. C. G. CRIBBETT.

SCHEDULE II⁽³⁾

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Spain

- (1) Tetuan–Gibraltar–Madrid–Paris–London.
- (2) Barcelona–Paris–London.
- (3) Malaga–Gibraltar–Seville–Lisbon.
- (4) Malaga–Gibraltar–Tetuan.
- † (5) Canary Islands–Freetown–Accra–Spanish Guinea.
- (6) Madrid–Lisbon–Azores–Bermuda–Puerto Rico–Caracas.
- (7) Madrid–Lisbon–Azores–Bermuda–Miami, thence (a) Mexico City, and (b) Havana, points in the Caribbean and the West Coast of South America.

The designated airline or airlines of Spain may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Spanish territory.

† No traffic rights to be exercised at Freetown and Accra.

FERRER.

R. M. A. HANKEY.
W. C. G. CRIBBETT.

⁽²⁾ For amendment to Schedule I and for later revised Schedule see pages 20 and 23.

⁽³⁾ For amendment to Schedule II and for later revised Schedule see pages 21 and 23.

CUADRO DE RUTAS No. 1

Rutas a explotar por la empresa o empresas designadas del Reino Unido

- (1) Londres–Burdeos–Madrid–Gibraltar.
- (2) Londres–Barcelona–Gibraltar.
- (3) Londres–Palma–Gibraltar.
- * (4) Gibraltar–Sevilla–Lisboa.
- (5) Gibraltar–Málaga.
- (6) Gibraltar–Granada.
- (7) Gibraltar–Tetuán.
- (8) Londres–Madrid–Dakar–Natal–Río y/o São Paulo–Montevideo–Buenos Aires–Santiago.

La empresa o empresas designadas del Reino Unido puede en uno o en todos los vuelos no realizar escalas en cualquiera de los puntos arriba mencionados, con tal de que los servicios convenidos de estas rutas empiecen en un punto del territorio del Reino Unido.

* No se ejercerán derechos de tráfico entre Sevilla y Lisboa.

FERRER.

R. M. A. HANKEY.
W. C. G. CRIBBETT.

CUADRO DE RUTAS No. 2

Rutas a explotar por la empresa o empresas aéreas designadas de España

- (1) Tetuán–Gibraltar–Madrid–París–Londres.
- (2) Barcelona–París–Londres.
- (3) Málaga–Gibraltar–Sevilla–Lisboa.
- (4) Málaga–Gibraltar–Tetuán.
- † (5) Islas Canarias–Freetown–Accra–Guinea española.
- (6) Madrid–Lisboa–Azores–Bermudas–Puerto Rico–Caracas.
- (7) Madrid–Lisboa–Azores–Bermudas–Miami, y de allí a (a) Méjico, y (b) La Habana, puntos en el Caribe y en la Costa Occidental de América del Sur.

La empresa o empresas aéreas designadas de España podrán, en uno o en todos los vuelos, no realizar escalas en los puntos antes mencionados con tal de que los servicios convenidos de estas rutas empiecen en un punto del territorio español.

† No se ejercerán derechos de tráfico en Freetown y Accra.

FERRER.

R. M. A. HANKEY.
W. C. G. CRIBBETT.

EXCHANGES OF LETTERS

No. 1

*The Spanish Under-Secretary for Foreign Economics and Commerce to
His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid*

Your Excellency :

Madrid, 20th July, 1950.

With reference to routes 1 and 7 of Schedule I of the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Spain for air services between and beyond their respective territories signed to-day at Madrid, I have the honour to request your confirmation that the designated airlines of the United Kingdom will not, in virtue of the grant of rights between Madrid and Gibraltar and between Gibraltar and Tetuan, be entitled to pick up traffic at either point in Spanish territory where the clear purpose of the journey is to convey the traffic to the other point in Spanish territory.

I have the honour also to request your confirmation that, in view of the participation of Spain in the administration of Tangier, the designated airlines of the United Kingdom will not carry traffic between Madrid and Tangier where the journey is completed in one day.

I avail, &c.

FERRER.

No. 2

*His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid to the Spanish Under-Secretary
for Foreign Economics and Commerce*

Your Excellency :

Madrid, 20th July, 1950.

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter of to-day's date concerning the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Spain for air services between and beyond their respective territories signed to-day in Madrid and to inform you that the Government of the United Kingdom agrees to your proposal that the designated airlines of the United Kingdom will not, in virtue of the grant of rights between Madrid and Gibraltar and between Gibraltar and Tetuan, be entitled to pick up traffic at either point in Spanish territory where the clear purpose of the journey is to convey the traffic to the other point in Spanish territory.

I also have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom agrees to your proposal that in view of the participation of Spain in the administration of Tangier, the designated airlines of the United Kingdom will not carry traffic between Madrid and Tangier where the journey is completed in one day.

I avail, &c.

R. M. A. HANKEY.

EXCHANGES OF LETTERS

No. 1

*The Spanish Under-Secretary for Foreign Economics and Commerce to
His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid*

Ilustrísimo Señor:

Muy señor mío:

Madrid, 20 de Julio de 1950.

Con referencia a las rutas 1 y 7 del Cuadro I del Convenio entre el Gobierno español y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y Norte de Irlanda para servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios firmado en el día de hoy en Madrid, tengo la honra de solicitar su confirmación de que las empresas designadas del Reino Unido no se hallaran autorizadas en virtud de la concesión de derechos entre Madrid-Gibraltar y entre Gibraltar y Tetuán para tomar tráfico en cualquiera de los puntos del territorio español cuando el propósito claro del viaje sea conducir tráfico al otro punto del citado territorio.

Tengo la honra además de solicitar confirmación de que, en vista de la participación de España en la administración de Tánger, las empresas aéreas designadas del Reino Unido no realizarán tráfico entre Madrid y Tánger cuando el viaje se realice en un día.

Aprovecho, etc.

FERRER.

No. 2

*His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid to the Spanish Under-Secretary
for Foreign Economics and Commerce*

Excelentísimo Señor:

Muy señor mío:

Madrid, 20 de Julio de 1950.

Tengo la honra de acusar recibo de su carta de fecha de hoy referente al Convenio entre el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y Norte de Irlanda y el Gobierno de España para servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos firmado en el día de hoy en Madrid, e informarle que el Gobierno del Reino Unido está de acuerdo con su proposición de que las empresas aéreas designadas del Reino Unido no se hallarán autorizadas, en virtud de la concesión de derechos entre Madrid y Gibraltar y entre Gibraltar y Tetuán para tomar tráfico en cualquiera de los puntos del territorio español cuando el propósito claro del viaje sea conducir tráfico al otro punto del citado territorio.

Tengo la honra de informar a Vuestra Excelencia que el Gobierno del Reino Unido está de acuerdo con su propuesta de que, en vista de la participación de España en la administración de Tánger, las empresas aéreas designadas del Reino Unido no realicen tráfico entre Madrid y Tánger cuando el viaje se lleve a cabo en un día.

Aprovecho, etc.

R. M. A. HANKEY.

No. 3

*His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid to the Spanish Under-Secretary
for Foreign Economics and Commerce*

Your Excellency :

Madrid, 20th July, 1950.

With reference to routes 1, 3 and 4 of Schedule II of the Air Services Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of Spain, signed to-day at Madrid, I have the honour to inform you that since Gibraltar is a military airfield its use by civil aircraft may at any time be limited or terminated when military considerations so require.

I avail, &c.

R. M. A. HANKEY.

No. 4

*The Spanish Under-Secretary for Foreign Economics and Commerce to
His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid*

Your Excellency :

Madrid, 20th July, 1950.

In reply to your letter of to-day's date regarding routes 1, 3 and 4 of Schedule II of the Air Services Agreement between the Government of Spain and the Government of the United Kingdom, signed to-day at Madrid, I have the honour to inform you that the Government of Spain agree that since Gibraltar is a military airfield its use by civil aircraft may at any time be limited or terminated when military considerations so require.

I avail, &c.

FERRER.

No. 3

*His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid to the Spanish Under-Secretary
for Foreign Economics and Commerce*

Excelentísimo Señor :

Muy señor mío :

Madrid, 20 de Julio de 1950.

Con referencia a las rutas 1, 3 y 4 del Cuadro II del Convenio sobre servicios aéreos entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno español, firmado en el día de hoy en Madrid, tengo la honra de informar a Vuestra Excelencia que por ser Gibraltar un aerodromo militar su utilización por aeronaves civiles podrá en cualquier momento ser limitada o suspendida cuando así lo exijan las consideraciones militares.

Aprovecho, etc.

R. M. A. HANKEY.

No. 4

*The Spanish Under-Secretary for Foreign Economics and Commerce to
His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid*

Ilustrísimo Señor :

Muy señor mío :

Madrid, 20 de Julio de 1950.

En respuesta a su carta de fecha de hoy, referente a las rutas 1, 3 y 4 del Cuadro II del Convenio sobre servicios aéreos entre el Gobierno de España y el Gobierno del Reino Unido, firmado en el día de hoy en Madrid, tengo la honra de informarle que el Gobierno de España está de acuerdo en que por ser Gibraltar un aeropuerto militar su utilización por aeronaves civiles podrá ser limitada o suspendida cuando así lo exijan las consideraciones militares.

Aprovecho, etc.

FERRER.

EXCHANGES OF NOTES BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF SPAIN AMENDING THE SCHEDULES OF ROUTES ANNEXED TO THE AIR SERVICES AGREEMENT OF JULY 20, 1950

No. 5

His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid to the Spanish Minister for Foreign Affairs

*British Embassy,
Madrid, February 10, 1951.*

Your Excellency,

I have the honour to refer to our recent communications concerning an amendment of Schedule 1 to the Agreement signed on the 20th of July, 1950, between the Government of the United Kingdom and the Government of Spain for Air Services and to propose that Recife (Pernambuco) should be substituted for Natal in Route 8 of that Schedule⁽⁴⁾.

2. If the Spanish Government confirm their acceptance of the above proposal, I have the honour to suggest that your Excellency's reply to that effect, and the present Note shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments amending the Agreement of the 20th July, 1950, with effect from the 1st November, 1950.

I take, &c.

R. M. A. HANKEY.

No. 6

The Spanish Acting Minister for Foreign Affairs to His Majesty's Chargé d'Affaires at Madrid

Ilustrísimo Señor:
Muy señor mio:

*Ministerio de Asuntos Exteriores,
Madrid, 10 de febrero de 1951.*

Tengo la honra de acusar recibo de su Nota de fecha de hoy, que dice lo que sigue:

“Tengo la honra de referirme a nuestras recientes comunicaciones relativas a la enmienda del Cuadro I del Convenio firmado en 20 de julio de 1950 entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno de España para servicios aéreos, y proponer que Recife (Pernambuco) sea sustituido por Natal en la ruta número 8 de dicho Cuadro.

2. Si el Gobierno español confirma su aceptación a lo antes expuesto, tengo la honra de proponerle que la Nota de respuesta de V.E. a este efecto y la presente sean consideradas constitutivas de un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos enmendando el Convenio de 20 de julio de 1950, con efectos desde 1° de noviembre de 1950.”

(4) For revised Schedule I see page 23.

Tengo la honra de manifestarle que el Gobierno español da su conformidad a la propuesta de sustituir Recife (Pernambuco) por Natal en la ruta 8 del Guadro I del Convenio aéreo de 20 de julio de 1950 entre el Gobierno de España y el Gobierno del Reino Unido.

Aprovecho, etc.

ALBERTO MARTIN ARTAJO.

(Translation)

Sir,

Madrid, February 10, 1951.

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of to-day's date which reads as follows:—

[As in No. 5.]

I have the honour to inform you that the Spanish Government agrees with the proposal that Recife (Pernambuco) should be substituted for Natal in Route 8 of Schedule 1 of the Air Agreement of the 20th of July, 1950, between the Government of Spain and the Government of the United Kingdom.

I take, &c.

ALBERTO MARTIN ARTAJO.

No. 7

The Spanish Ambassador at London to the Secretary of State for Foreign Affairs

No. 311

Embajada de España en Londres,

Señor Ministro:

9 de Noviembre de 1954.

Tengo la honra de referirme al Acuerdo firmado en Madrid el 20 de Julio de 1950, entre el Gobierno de España y el Gobierno del Reino Unido, con el fin de establecer Servicios Aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos, y de informarle que el Gobierno de España propone que la siguiente ruta sea añadida al Cuadro II anejo a ese Acuerdo:—

(8) Palma de Mallorca-Londres.

Si esta propuesta le es aceptable al Gobierno del Reino Unido y de Irlanda del Norte, tengo la honra de sugerir que esta Nota y la contestación de Vuestra Excelencia en el mismo sentido, se consideren como constituyendo un Acuerdo entre los dos Gobiernos en esta materia que entrará en vigor inmediatamente.

Aprovecho, etc.

PRIMO DE RIVERA.

(Translation)

No. 311

Spanish Embassy,

Monsieur le Ministre,

9th November, 1954.

I have the honour to refer to the Agreement signed at Madrid on the 20th July, 1950, between the Government of the United Kingdom and the Government of Spain for the purpose of establishing Air Services between

and beyond their respective territories and to inform you that the Government of Spain propose that the following route be added to Schedule II⁽⁵⁾ to that Agreement:—

(8) Palma de Mallorca—London.

If this proposal is acceptable to the Government of the United Kingdom and Northern Ireland I have the honour to suggest that this Note and your Excellency's reply in that sense be regarded as constituting an agreement between the two Governments in this matter which shall enter into force immediately.

I avail, etc.

PRIMO DE RIVERA.

No. 8

*The Secretary of State for Foreign Affairs to the Spanish
Ambassador at London*

*Foreign Office, S.W. 1,
November 13, 1954.*

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note No. 311 of November 9, 1954, which reads as follows:—

[As in Translation of No. 7.]

In reply I have the honour to inform you that this proposal is acceptable to the Government of the United Kingdom who will regard your Note and this reply as constituting an agreement between the two Governments which shall enter into force immediately.

I have, &c.

(For the Secretary of State),

E. H. PECK.

No. 9

*Her Majesty's Ambassador at Madrid to the Spanish Minister for
Foreign Affairs*

*British Embassy, Madrid,
March 16, 1959.*

Your Excellency,

I have the honour to refer to the discussions which took place in November last between representatives of the Aeronautical Authorities of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and of Spain regarding the Air Services Agreement signed at Madrid on the 20th of July, 1950, and the subsequent Exchanges of Notes signed at Madrid on the 10th of February, 1951, and at London on the 9th–13th of November, 1954. During these discussions it was agreed in principle that the revised Schedules set out in the Annex to the present Note should be substituted for the Schedules to the said Agreement as amended by the said Exchanges of Notes.

⁽⁵⁾ For revised Schedule II see page 23.

I now have the honour to inform Your Excellency that the revised Schedules are acceptable to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and, if they are also acceptable to the Government of Spain, to propose that the present Note, together with its Annex and Your Excellency's reply in that sense, should be regarded as constituting an agreement between the two Governments, which shall take effect immediately.

I avail, &c.

IVO MALLET.

ANNEX

REVISED ROUTE SCHEDULES

In the English language:—

SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom

- (1) Points in United Kingdom territory—Madrid.
- (2) London—Barcelona.
- (3) London—Palma de Mallorca.
- (4) London—Valencia.
- (5) Manchester—Barcelona.
- (6) Manchester—Palma de Mallorca.
- (7) London—Bordeaux*—Bilbao.
- (8) London—Bordeaux*—Santander.
- (9) Jersey—Bilbao.
- †(10) London—Madrid—Lisbon—Dakar—Natal or Recife—Rio de Janeiro—São Paulo—Montevideo—Buenos Aires—Santiago.
- ‡(11) London—Lisbon—Las Palmas—Dakar—Bathurst—Freetown—Accra.
- §(12) London—Frankfurt—Barcelona—Tripoli—Kano—Accra or Lagos—Leopoldville or Brazzaville or Nairobi—Salisbury—Johannesburg.

The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on those routes begin at a point in United Kingdom territory.

* Technical stop only.

† No traffic rights to be exercised between Madrid and Lisbon.

‡ No traffic rights to be exercised between London and Las Palmas or between Lisbon and Las Palmas.

§ No traffic rights to be exercised between London and Barcelona or between Frankfurt and Barcelona.

SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Spain

- (1) Madrid—London.
- (2) Barcelona—London.
- (3) Palma de Mallorca—London.
- (4) Valencia—London.
- (5) Barcelona—Manchester.
- (6) Palma de Mallorca—Manchester.
- (7) Bilbao—London.

- (8) Santander–London.
- (9) Bilbao–Jersey.
- (10) Madrid and/or Las Palmas–Monrovia or Niamey–Accra or Lagos or Kano–Santa Isabel and/or Bata.
- (11) Madrid–Lisbon–Azores and/or Las Palmas–Bermuda or Nassau–Havana and/or Mexico City and/or points beyond in Central and South America.

The designated airline or airlines of Spain may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on those routes begin at a point in Spanish territory.

No. 10

The Spanish Minister for Foreign Affairs to Her Majesty's Ambassador at Madrid

*Ministerio de Asuntos Exteriores,
Madrid, 16 de marzo de 1959.*

Señor Embajador:

Tengo la honra de acusar recibo a Vuestra Excelencia de su carta del día de hoy que dice como sigue:

“Tengo el honor de referirme a las negociaciones que tuvieron lugar en Madrid en el pasado mes de noviembre, entre representantes de las Autoridades Aeronáuticas de España y del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, sobre el Convenio relativo a servicios aéreos firmado en Madrid el 20 de julio de 1950 y a los posteriores Canjes de Notas firmados en Madrid el 10 de febrero de 1951 y en Londres el 9 y 13 de noviembre de 1954. Durante dichas negociaciones se acordó en principio que los Cuadros de Rutas incluidos en el Anejo a la presente Nota sustituyan a los Cuadros de Rutas del citado Convenio revisados por los mencionados Canjes de Notas.

Tengo el honor ahora de informar a Vuestra Excelencia que los Cuadros de Rutas revisados son aceptados por el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte si lo son asimismo por el Gobierno de España y propongo a Vuestra Excelencia que la presente Nota, juntamente con su Anejo, y la carta de Vuestra Excelencia en dicho sentido, sean consideradas como constituyendo un Acuerdo entre ambos Gobiernos de aplicación inmediata.”

Al manifestar a Vuestra Excelencia la aceptación por el Gobierno de España de las enmiendas establecidas en el Anejo a su Nota y en el Anejo a la presente, tengo la honra de comunicarle que ambas, con sus respectivos Anejos, constituyen un Acuerdo entre los dos Gobiernos de inmediata aplicación sobre la materia.

Con este motivo le ruego acepte, Señor Embajador, etc.

FERNANDO CASTIELLA.

CUADRO DE RUTAS Num. 1

Rutas a explotar por la empresa o empresas designadas del Reino Unido

- (1) Puntos en el territorio del Reino Unido–Madrid.
- (2) Londres–Barcelona.
- (3) Londres–Palma.
- (4) Londres–Valencia.

- (5) Manchester-Barcelona.
- (6) Manchester-Palma.
- (7) Londres-Burdeos*-Bilbao.
- (8) Londres-Burdeos*-Santander.
- (9) Jersey-Bilbao.
- (10) Londres-Madrid-Lisboa-Dakar-Natal o Recife-Río de Janeiro-San Pablo-Montevideo-Buenos Aires-Santiago.
Sin derechos de tráfico entre Madrid y Lisboa.
- (11) Londres-Lisboa-Las Palmas-Dakar-Bathurst-Freetown-Accra.
Sin derechos de tráfico en Londres-Las Palmas ni en Lisboa-Las Palmas.
- (12) Londres-Francfort-Barcelona-Tripoli-Kano-Accra o Lagos-Leopoldville o Brazzaville o Nairobi-Salisbury-Johanesburgo.
Sin derechos de tráfico en Londres-Barcelona ni en Francfort-Barcelona.

La empresa o empresas designadas del Reino Unido, pueden, en uno o en todos los vuelos, no realizar escalas en cualquiera de los puntos arriba mencionados, con tal de que los servicios convenidos de estas rutas empiecen en un punto del territorio del Reino Unido.

* Escala técnica únicamente.

CUADRO DE RUTAS NUM. 2

Rutas a explotar por la empresa o empresas designadas de España

- (1) Madrid-Londres.
- (2) Barcelona-Londres.
- (3) Palma-Londres.
- (4) Valencia-Londres.
- (5) Barcelona-Manchester.
- (6) Palma-Manchester.
- (7) Bilbao-Londres.
- (8) Santander-Londres.
- (9) Bilbao-Jersey.
- (10) Madrid y/o Las Palmas-Monrovia o Niamey-Accra o Lagos o Kano-Santa Isabel y/o Bata.
- (11) Madrid-Lisboa-Azores y/o Las Palmas-Bermudas o Nassau-La Habana y/o México y/o puntos más allá en América Central y América del Sur.

La empresa o empresas aéreas designadas de España, podrán, en uno o en todos los vuelos, no realizar escalas en los puntos antes mencionados, con tal de que los servicios convenidos de estas rutas empiecen en un punto del territorio español.

(Translation)

Mr. Ambassador,

Madrid, March 16th, 1959.

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's letter of today's date which reads as follows:

[As in No. 9.]

On communicating to Your Excellency the Spanish Government's acceptance of the changes established in the Annex to your Note and in the Annex to this letter,⁽⁶⁾ I have the honour to inform you that both these letters and their respective Annexes constitute an Agreement between the two Governments of immediate effect on the matter.

I beg Your Excellency to accept, &c.

FERNANDO CASTIELLA.

(6) As in Annex to No. 9.

Her Majesty's Ambassador at Madrid to the Spanish Minister for Foreign Affairs

*British Embassy, Madrid,
February 5, 1960.*

Your Excellency,

I have the honour to refer to the recent correspondence between representatives of the Aeronautical Authorities of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and of the Government of Spain regarding the Air Services Agreement signed at Madrid on the 20th of July, 1950, as amended by the Notes exchanged at Madrid on the 10th of February, 1951, at London on the 9th and the 13th of November, 1954, and at Madrid on the 16th of March, 1959. In this correspondence it was agreed in principle that the designated airline of the United Kingdom for Route (5) of Schedule I of the revised route schedules annexed to the Exchange of Notes of the 16th of March, 1959 should be allowed additionally to take on or set down traffic at Birmingham.

I now, therefore, propose to Your Excellency that Route (5) of Schedule I of the said revised route schedules be amended to read as follows:—

“(5) Manchester–Birmingham–Barcelona.”

If this proposal is acceptable to the Government of Spain, I have the honour to suggest that this Note and Your Excellency's reply in that sense should be regarded as constituting an Agreement between the two Governments in this matter, which shall take effect immediately.

I avail, &c.

IVO MALLET.

The Spanish Minister for Foreign Affairs to Her Majesty's Ambassador at Madrid

*Ministerio de Asuntos Exteriores,
Madrid, 5 de febrero de 1960.*

Señor Embajador:

Tengo la honra de acusar recibo a Vuestra Excelencia de su carta del día de hoy que dice como sigue:

“Tengo la honra de referirme a la reciente correspondencia entre representantes de las Autoridades aeronáuticas del Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y del Gobierno español relativa al Convenio sobre servicios aéreos firmado en Madrid el 20 de julio de 1950 y revisado por las Notas cruzadas en Madrid el 10 de febrero de 1951, en Londres el 9 y 13 de noviembre de 1954, y en Madrid el 16 de marzo de 1959. En dicha correspondencia se acordó en principio que la empresa designada por el Reino Unido para la ruta 5 del Cuadro de Rutas I de los Cuadros de Rutas revisados anejos al Canje de Notas de 16 de marzo de 1959 fuera autorizada además a tomar o dejar tráfico aéreo en Birmingham.

9

Propongo, por lo tanto, a Vuestra Excelencia que la ruta 5 del Cuadro de Rutas I de los antedichos Cuadros de Rutas revisados sea variada en la siguiente forma:

‘ 5. Manchester--Birmingham--Barcelona.’

Si esta propuesta es aceptable para el Gobierno de España, tengo la honra de sugerir que esta Nota y la respuesta de Vuestra Excelencia en ese sentido sean consideradas como constituyendo un Acuerdo entre ambos Gobiernos de aplicación inmediata en esta materia.”

Al manifestar a Vuestra Excelencia la aceptación por el Gobierno de España de la enmienda establecida en su Nota y en la presente carta, tengo la honra de comunicarle que ambas constituyen un Acuerdo entre los dos Gobiernos de inmediata aplicación en esta materia.

Con este motivo le ruego acepte, Señor Embajador, etc.

FERNANDO CASTIELLA.

(Translation)

Your Excellency,

*Ministry of Foreign Affairs,
Madrid, February 5, 1960.*

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's letter of to-day's date which reads as follows:—

[As in No. 11.]

On informing Your Excellency of the acceptance by the Spanish Government of the amendment specified in your Note and in this letter, I have the honour to inform you that both constitute an Agreement between our two Governments, which shall take effect immediately.

I beg your Excellency to accept, &c.

FERNANDO CASTIELLA.

Printed and published by
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased from
York House, Kingsway, London w.c.2
423 Oxford Street, London w.1
13A Castle Street, Edinburgh 2
109 St. Mary Street, Cardiff
39 King Street, Manchester 2
50 Fairfax Street, Bristol 1
2 Edmund Street, Birmingham 3
80 Chichester Street, Belfast 1
or through any bookseller

Printed in England