

No. 27578

**ISRAEL
and
SPAIN**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Jerusalem
on 31 July 1989**

Authentic texts: Hebrew, Spanish and English.

Registered by Israel on 3 October 1990.

**ISRAËL
et
ESPAGNE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Jérusalem le 31 juillet 1989**

Textes authentiques : hébreu, espagnol et anglais.

Enregistré par Israël le 3 octobre 1990.

נספח

====

להסכם האוירי הדו-צדדי בין ישראל ובין ספרד בדבר הובלה אווירית סדירה בין שטחי הארץ של כל אחת מהן.

1. לוח הקוים

השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים המוזכרים בהסכם אוירי זה הם כדלקמן:

א. נתיב שיופעל על ידי המוביל האוירי המיועד של ספרד: נקודות בספרד - תל-אביב.

ב. נתיב שיופעל על ידי המוביל האוירי המיועד של ישראל: נקודות בישראל - מדריד.

2. הקיבולת הכוללת המוצעת ותדירויות השירותים בנתיבים המפורטים יחולקו, ככל שאפשר, בשווה בין שני מובילי האויר, זולת אם הוסכם על כך אחרת.

3. התדירויות ולוחות הקוים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין מובילי האויר המיועדים של שני הצדדים המתקשרים ויוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המחקשים 30 יום, לפחות, לפני כניסתם לתוקף. במקרה שלא ניתן היה להשיג הסכמה כאמור בין מובילי האויר המיועדים, יועבר העניין אל רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

- והן יתחילו תוך פרק זמן של ששים (60) יום מתאריך הבקשה. כל שינויים שהוסכם עליהם כן ייכנסו לתוקפם לאחר שיאושרו בחילופי אגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בנספח להסכם זה יכול שיעשו בהסכם ישיר בין רשויות התעופה המוסכמות של הצדדים המתקשרים ויאשרו בחילופי אגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן כך שיתאים לכל אמנה רב-צדדית העשויה לחייב את שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 18

=====

יישוב סכסוכים

1. התעורר סכסוך בין הצדדים המתקשרים בענין פירושו או החלטו של הסכם זה, ישקדו הצדדים המתקשרים בראש ובראשונה ליישבו בדרך של משא ומתן.
2. לא הגיעו הצדדים המתקשרים לכלל יישוב בדרך מו"מ, רשאי כל צד למסור את הסכסוך לשם החלטה לבי"ד של שלושה בוררים אלא אם יסכימו למסור הסכסוך לאמצעים אחרים ליישוב סכסוכים בדרכי שלום. במקרה של פניה ליישוב הסכסוך באמצעות בוררות, כל צד מתקשר ימנה בורר תוך פרק זמן של ששים (60) יום מן התאריך שבו קיבל אחד מן הצדדים המתקשרים הורעה מן הצד האחר באמצעות צינורות דיפלומטיים, המבקשת בוררות הסכסוך, והבורר השלישי ימונה על ידי שני הבוררים תוך פרק זמן נוסף של ששים (60) יום.
- לא מינה אחד הצדדים המתקשרים בורר תוך פרק הזמן שפורש, או אם הבורר השלישי לא מונה תוך פרק הזמן שפורש, רשאי כל צד מן הצדדים המתקשרים לבקש מנשיא מועצת הארגון לתעופה אזרחית למנות בורר או בוררים, כפי שהמקרה דורש. בכל המקרים הבורר השלישי יהא אזרחה של מזינה שלישית, הוא ישמש כנשיא בית הדין ויקבע את המקום שבו תתקיים הבוררות.
3. הצדדים המתקשרים מתחייבים למלא אחר כל החלטה שניתנה לפי ס"ק 2 לסעיף זה.
4. הוצאות ביה"ד יתחלקו בשווה בין הצדדים המתקשרים.
5. לא מילא אחר הצדדים המתקשרים אחר החלטה כלשהי שניתנה לפי ס"ק 2 לסעיף זה, וכל זמן שאין הוא ממלא אחריה, רשאי הצד המתקשר האחר להגביל, לעכב או לבטל כל זכויות או זכויות יתר שהעניק בתוקף הסכם זה לצד המתקשר שלא מילא אחר ההחלטה או למוביל האווירי המיועד שלא מילא אחר ההחלטה.

2. כל צד מתקשר יעודד קיום התייעצויות בין רשויותיו המוסמכות המטילות היטלים ובין מובילי האוויר המשתמשים בשירותים ובמתקנים, ומקום שמעשי, באמצעות ארגוני מובילי האוויר היציגים. תינתן הודעה סבירה למשתמשים לגבי כל הצעות לשינויים בהטלי משתמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם לפי שיעשו שינויים.
3. שום צד מתקשר לא יתן עדיפות למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אוירי אחר על פני מוביל אוירי העוסק בשירותי אויר בינ"ל דומים של הצד המתקשר האחר בהחלתן של תקנותיו לענין מכס, הסגר ותקנות דומות, או בשימוש של נמלי התעופה, דרכי אויר, שירותי תחבורת אוויר ושירותים קשורים לכך שבשליטתו.

סעיף 15

=====

סטטיסטיקות

רשויות התעופה של כל צד מתקשר יספקו לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתו, כל מידע סטטיסטי שידרש באופן סביר כדי לקבוע את כמות התעבורה שהובלה על ידי המוביל האווירי המיועד בשירותים המוסכמים וכדי לבקר את הקיבולת שסופקה באותם שירותים.

סעיף 16

=====

התייעצויות

1. רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יתייעצו זו עם זו מפעם לפעם, ברוח של שיתוף פעולה הדוק, לשם הבטחת ביצוען של הוראות הסכם זה ונספחו, ולשם קיומן באורח המניח את הדעת.
2. התייעצויות אלו יתחילו תוך פרק זמן של ששים (60) יום מתאריך קבלתה של בקשה כאמור, זולת אם הסכימו הצדדים המתקשרים אחרת.

סעיף 17

=====

שינויים

1. נראה לאחד מהצדדים שרצוי לשנות מהוראות ההסכם, רשאי הוא לבקש קיומן של התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה יכול שיתנהלו בדיונים או בהתכתבות,

3. מובילי האוויר של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברת כאמור תוך 30 יום, לכל היותר, מן הבקשה, במטבע בר המרה באורח חופשי בשער החליפין הרשמי של המטבע המקומי בתאריך האישור.
4. מובילי האוויר של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים לבצע את העברה המעשית עם קבלת האישור. במקרה שמחמת סיבות טכניות לא ניתן לבצע העברה כאמור מיד, יקבלו מובילי האוויר עדיפות להעברה השווה לזו של כלל היבוא של הצדדים המתקשרים, ושערי החליפין שבהם הוענקו האישורים יקויימו.
5. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, על בסיס של הדדיות, פטור מכל המיסין ותשלומי החובה על הרווחים או ההכנסות הנובעים מהפעלתם של שירותי האוויר.

סעיף 13

=====

קיבולת

1. למוביל האווירי של כל צד מתקשר תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים, בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה.
2. בהפעלת השירותים המוסכמים יביא המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר בחשבון את ענייניו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, כך שלא יפגע שלא לצורך בשירותים שמספק האחרון באותו נטיב, כולו או חלקו.
3. הקיבולת שתסופק בשירותים המוסכמים על ידי המובילים האוויריים המיועדים תהא מותאמת ביחס הדוק לדרישות הציבור המשוערות לתעבורה אווירית בין שטחי ארצם של הצדדים המתקשרים, ותהיה כפופה לאישורן של רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 14

=====

שימוש במתקנים

1. ההיטלים המוטלים בשטחו של אחד הצדדים המתקשרים על כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המונקשר האחר בעד שימוש בנמלי תעופה ובמתקני תעופה אחרים לא יהיו גבוהים יותר מאלה המוטלים על כלי טיס של מוביל אוירי לאומי של הצד המתקשר הראשון העוסקים בשירותי אוויר בינ"ל דומים.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה כדי למנוע מעשים של תפישה בלתי חוקית של כלי טייס אזרחיים ומעשים בלתי חוקיים אחרים נגד בטיחותם של אותם כלי טייס, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני טייס, וכך איוט אחר על בטחון התעופה האזרחית.
3. הצדדים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטיחות התעופה שנקבעו על ידי הארגון הבינ"ל לתעופה אזרחית ושיוחדו כנספחים לאמנת התעופה האזרחית הבינ"ל, ככל שאותן הוראות בטיחות חלות על הצדדים; הם ידרשו כי מפעילי כלי הטייס שבדישומם, או מפעילי כלי טייס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי תעופה שבשטח ארצם, יפעלו בהתאם להוראות בטיחות התעופה האמורות.
4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לדרוש מאותם מפעילים של כלי טייס לקיים את הוראות בטיחות התעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל הנדרשות על ידי הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של אותו צד מתקשר אחר, יציאה ממנו או בהיותם בו. כל צד מתקשר יבטיח כי יחיל באורח יעיל אמצעים מתאימים בחוץ שטח ארצו כדי להגן על כלי הטייס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, פריטים שעליהם, מטען וצירת כלי טייס, לפני העליה או הטעינה ובמהלכן. כל צד מתקשר יתן גם תשומת לב אוהדת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לשם אמצעי בטחון מיוחדים לנוכח איום מסויים.
5. במקרה שתקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי חוקית של כלי טייס אזרחיים או של מעשים בלתי חוקיים אחרים נגד בטחון אותם כלי טייס, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה, או מתקני טייס, אכן קורים, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה בהקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המכוונים להביא תקרית או איום בתקרית כאמור לסיום מהיר ובטוח.

סעיף 12

=====

העברת עודפי תקבולים

1. מובילי האוויר של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים למכור שירותי הזבלה אווירית בשטחי ארצותיהם של שני הצדדים המתקשרים, הן במישרין או באמצעות סוכן, בכל מטבע שהוא.
2. מובילי האוויר של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להעביר משטח ארץ המכירה לשטח ארץ ביתם את העודף. בשטח ארץ המכירה, של החקבולים על ההוצאות, נכללות באותה העברה נטו הכנסות ממכירות, שנעשו במישרין או באמצעות סוכן, של שירותי הובלה אווירית ושירותי עזר או שירותים משלימים, וכן ריבית מסחרית רגילה שזכו בה על אותן הכנסות כהיותן בהפקדה לקראת העברה.

סעיף 9

=====

שטחים אסורים

לכל צד מתקשר תהא הזכות, מטעמים צבאיים או מפאת בטחון הציבור, להגביל או למנוע את טיסותיהם של כלי טייס השייכים למוביל האוירי של צד מתקשר האחר מעל אזורים מסויימים שבשטח ארצו, ובלבד שהגבלות ואיסורים כאמור חלים במידה שווה על כלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר הראשון או של המובילים האויריים של המדינות האחרות המפעילים שירותי אוויר בינ"ל סדירים.

סעיף 10

=====

תעורות ורשיונות

תעורות על כושר טיסה, תעורות סמיכות ורשיונות, שהוצאו או שקיבלו את חוקפם על ידי אחד הצדדים המתקשרים, העומדים עדיין בתוקפם, יוכרו כבעלי תוקף תוקי על ידי הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם, ובלבד שהדרישות שלפיהן הוצאו או קיבלו את תוקפם תעורות או רשיונות כאמור הן שוות ערך לתקני המינימום שעשויים לקובעם בהתאם לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינ"ל או עולות על כך.

אולם על כל מתקשר שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתוקפם של תעורות הסמיכות והרשיונות שהוענקו לאזרחיו על ידי הצד האחר לשם טיסה מעל לשטח ארצו שלו.

סעיף 11

=====

בטיחות

1. כהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינ"ל, מאשרים הצדדים המתקשרים מחדש כי התחייבותם זה לזה להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של פגיעה בלתי חוקית מהווה חלק בלתי נפרד של הסכם זה. מבלי להגביל את כלליותן של זכויותיהם והתחייבותיהם לפי המשפט הבינ"ל, יפעלו הצדדים המתקשרים ובמיוחד במיוחד בהתאם להוראותיהן של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963, האמנה לדיכוי תפיסה בלתי חוקית של כלי טייס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970, והאמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר, 1971.

סעיף 7

=====

חבר עובדים טכני ומסחרי

1. המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדריות להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר את נציגיו וחבר עובדים מסחרי, תפעולי וטכני, כנודש בקשר להפעלתם של השירותים המוסכמים.
2. דרישות אלו לגבי חבר עובדים יכול, לבחירת המוביל האוירי, שימולאו על ידי חבר עובדיו הוא או ע"י שימוש בשירותיהם של ארגון, חברה או מוביל אוירי אחרים כלשהם הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, והמורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וחבר העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות שבתוקף של הצד המתקשר האחר, ובהתאם לאותם חוקים ותקנות, כל צד מתקשר יעניק, על בסיס של ההריות, ובעכוב המזערי, את היתרי העבודה, אשרות התעסוקה או מסמכים רומים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 8

=====

חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר המסדירים את הכניסה לשטח ארצו הוא או את היציאה ממנו של כלי טיס המועסקים בטיס בינ"ל, או הנוגעים להפעלתם של אותם כלי טיס בהיותם בשטח ארצו, יחולו על כלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר.
2. החוקים והתקנות המסדירים את כניסתם, שהייתם ויציאתם של נוסעים, אנשי צוות, רואר ומטען מעל לשטח ארצו של כל צד מתקשר, וכן התקנות הנוגעות לדרישות הכניסה והיציאה מן הארץ, הגירה, מכס, וכללים תברואתיים, יחולו, באותו שטח ארץ, על פעולותיו של המוביל המיועד של הצד המתקשר האחר.

סעיף 6

=====

תעריפים

1. התעריפים בער הובלה על ירי המוביל האוירי המיועד של אחר הצדדים המתקשרים אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר או ממנו ייקבעו בשיעורים סבירים, תוך התחשבות ראויה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות הוצאות ההפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילי אויר אחרים.
2. התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה יוסכם עליהם, מקום שאפשר, ע"י מובילי האויר של שני הצדדים המתקשרים ולאחר התייעצויות עם מובילי האויר האחרים הפועלים בנתיב, כולו או חלקו, והסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, מתוך שימוש בהליכי האיגוד הבין-לאומי לתובלה אוירית לתישובם של התעריפים.
3. התעריפים שהוסעם עליהם כך יוגשו לאישור לרשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות ארבעים וחמישה (45) יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים ניתן לקצר פרק זמן זה בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.
4. אישור זה יכול שיינתן במפורש. לא הביעה שום רשות תעופה אי הסכמה תוך שלושים (30) יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, יראו התעריפים אלה כמאושרים. במקרה שפרק הזמן להגשה מקוצר, כנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שבמשכו יש להודיע על אי הסכמה יהא פחות משלושים (30) יום.
5. לא יכלו להסכים על תעריף, בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או מסרה רשות תעופה אחת, במשך פרק הזמן התל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת הודעה על אי הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישתדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצו עם רשויות התעופה של כל מדינה אחרת שאת חוות דעתן הן רואות כמועילה, לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית.
6. לא יכלו רשויות התעופה להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להן בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעתו של תעריף כלשהו כמפורש בס"ק 5 לסעיף זה, ייושב הסכסוך בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש. אף על פי כן, לא ניתן להאריך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר משנים עשר (12) חודשים לאחר זתאריך שבו היה עליו לפקוע באופן אחר.

סעיף 5

=====

פטור

1. כל צד מתקשר יפטור, על בסיס של הדדיות ובמלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר, מהגבלות יבוא, תשלומי מכס, מיסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים ארציים על כלי טייס, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית בתצרוכת, חלקי חילוף, לרבות מנועים, ציוד כלי-טיס רגיל, צידת כלי-טיס (לרבות יין שרף, טבק ומוצרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה), ופריטים אחרים הנועדים לשימוש אך ורק בקשר לפעולותם ולשירותם של כלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של אותו צד מתקשר אחר המפעילים את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אויריים, כל דברי רפוס הנושאים את סימני החברה מודפסים עליהם, וחומר פרסומת רגיל המופץ חינם על ידי אותו מוביל אוירי מיועד.
2. הפטורים המוענקים בסעיף זה יחולו על הפרטים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
 - א) שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על ידי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
 - ב) שהוחזקו בכלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בהגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;
 - ג) שנקחו אל כלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והנוערים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;
 בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם בחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור ובין אם לוא, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.
3. הציוד הרגיל המוטס בכלי טיס, וכן החומרים והאספקה המוחזקים כרגיל בכלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים לא יפרקו אותם בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה כאמור, ניתן לשימם בהשגחתן של הרשויות האמורות על לייצואם החוזר או עד שיעשו בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.
4. נוסעים במעבר דרך שטחו של אחד הצדדים המתקשרים יהיו כפופים לביקורת מפושטת מאוד בלבד. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מתשלומי מכס ומכל יתר המיסים וההיטלים הדרושים לצורך יבוא.

2. עם קבלת קביעה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, ללא דיחוי, למוביל האווירי שנקבע את הרשאת ההפעלה המתאימה.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש ממוביל אוירי שנקבע על ידי הצד המתקשר האחר, שינית את דעתן ושהוא כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו בחוקים ובתקנות המוחלים באורח רגיל וסביר, לגבי הפעלת שירותי אויר בינ"ל, ע"י אותן רשויות בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהא הזכות, לסרב להעניק את הרשאת ההפעלה המוזכרת בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שראה בהם צורך בדבר השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה על ידי מוביל אוירי שנקבע, בכל מקרה כאשר לא הונחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית של אותו מוביל אוירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי או בידי אזרחיו.
5. נקבע והורשה מוביל אוירי כך, הוא רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שתעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף 4 להסכם זה עומד בתוקפו לגבי שירותים אלה.

סעיף 4

=====

ביטול

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לבטל ברשאות הפעלה, או להתלות את השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה, שניתנו למוביל האווירי שקבע הצד המתקשר האחר, או להטיל אותם תנאים שראה בהם צורך בדבר השימוש בזכויות אלה:
- א. בכל מקרה שבו לא הונחה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית של המוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי או בידי אזרחיו של אותו צד מתקשר, או
- ב. במקרה שאותו מוביל אוירי לא מילא אחר החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות כאמור, או
- ג. במקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האווירי את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.
2. הזכות האמורה תופעל רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, זולת אם יש הכרה בביטול, התלייה או הטלת התנאים באורח מיירי כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.

- ה. המונח "הסכם" משמעו הסכם זה, נספחו וכל התיקונים להם;
- ו. המונח "נחייבים מפורטים" משמעו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם;
- ז. המונח "שירותים מסכמים" משמעו שירותי האויר הבינ"ל שניתן להפעילם, בהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;
- ח. המונח "תעריף" משמעו המחירים שיש לשלם בעת הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים בעד שירותי סוכנויות ושירותי עזר אחרים, אך להוציא תשלום ותנאים בעד הובלת דואר.

סעיף 2

=====

זכויות הפעלה

כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם לשם כינונם של שירותי אויר בינ"ל סדירים בנתיבים המפורטים בנספחו.

המוביל האוירי שנקב כל צד מתקשר ייהנה, בהיותו מפעיל שירות מוסכם בנתיב שפורט, מן הזכויות דלקמן:

- (א) לטוס ללא חניה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
- (ב) לנחות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות;
- (ג) בהיותו מפעיל את הנתיבים המפורטים בנספח, לנחות בשטח האמור לשם העלאתה או הורדתה של תעבורה בינ"ל של נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או יחדיו.
- (ד) שום דבר בהסכם זה לא יראו אותו כאילו הוא מעניק למוביל אוירי מיועד של אחד הצדדים המתקשרים את הזכות להעלות, בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, נוסעים, מטען ודואר המובלים בשכירות או בשכר והמיועדים לנקודה אחרת בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר.

סעיף 3

=====

קביעת מובילי אויר

1. כלל צד מתקשר תהא הזכות לקבוע, בכתב, לצד המתקשר האחר מוביל אוירי אחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם בדבר הובלה אוירית

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממלכת ספרד

ממשלת מדינת ישראל וממלכת ספרד,

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית שנפתחה לחתימה בשיקאגו ביום השביעי לדצמבר, 1944,

וברצותן לקדם את פיתוח ההובלה אוירית בין ספרד ובין ישראל ולהמשיך במידה המלאה ביותר את שיתוף הפעולה הבינ"ל בתחום זה,

הסכימו לאמור:

סעיף 1

=====

הגדרות

לענין פרושו והחלתו של ההסכם, זולת אם נקבע בו אחרת:

א. המונח "אמנה" משמעו האמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית שנפתחה לחתימה בשיקאגו ביום השביעי לדצמבר, 1944, ולרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאותה אמנה, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94 שבה, ככל שאותם נספחים ותיקונים היו לבני פועל לגבי שני הצדדים המתקשרים או אושרו על ידם;

ב. המונח "רשויות תעופה" משמעו, לגבי ישראל, שר התחבורה, ולגבי ממלכת ספרד, שר התחבורה, התיירות והתקשורת, ולגבי שתיהן כל אדם או גוף שהוסמכו כדין לבצע כל התפקידים המבוצעים על ידי הרשויות האמורות;

ג. המונח "מוביל אוירי מיועד" משמעו המוביל האווירי שכל צד מתקשר קבע כדי להפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;

ד. המונחים "שטח ארץ", "שירות אוירי בינ"ל" ו-"חניה שלא למטרות תעבורה מסתריות" תהא המשמעות שפורשה בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL ESTADO DE ISRAEL Y EL REINO DE ESPAÑA

El Estado de Israel y el Reino de España,

Siendo partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1.944, y

Deseando promover el desarrollo del transporte aéreo entre España e Israel y continuar en toda su amplitud la cooperación internacional en esta esfera;

Convienen en lo siguiente;

ARTICULO I

DEFINICIONES

A efectos de interpretación y aplicación del Acuerdo, salvo que prevea otra cosa:

a) por "Convenio" se entenderá el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1.944; el término comprende cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor con respecto a ambas Partes contratantes o hayan sido ratificados por ellas;

b) por "autoridades aeronáuticas" se entenderán en el caso del Estado de Israel, el Ministro de Transportes y, en el caso de España, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones o, en ambos casos, cualquier persona u organismo debidamente autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichas autoridades ;

c) por "línea aérea designada" se entenderá la empresa aérea que cada Parte contratante haya designado para prestar los servicios acordados y que se especifican en el Anexo al presente Acuerdo y de conformidad con su Artículo III;

d) se entenderá que los términos "territorio", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado que se especifica en los Artículos 2 y 96 del Convenio;

e) por "Acuerdo" se entenderá el presente Acuerdo, su Anexo y toda enmienda a los mismos;

f) por "rutas especificadas" se entenderán las establecidas o que se establezcan en el Anexo al presente Acuerdo;

g) por "servicios acordados" se entenderán los servicios aéreos internacionales que puedan prestarse, de conformidad con lo previsto en el presente Acuerdo, en las rutas especificadas;

h) por "tarifa" se entenderán los precios que se paguen por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones en que se apliquen, incluyendo los precios y las condiciones de los servicios de agencia y de otros servicios auxiliares, pero con exclusión de la remuneración o condiciones del transporte de correo.

ARTICULO IIDERECHOS OPERATIVOS

Cada Parte contratante concede a la otra Parte los derechos especificados en el Acuerdo a fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo.

La línea Aérea designada por cada Parte contratante disfrutará, mientras preste el servicio acordado en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) sobrevolar el territorio de la otra Parte contratante sin aterrizar en él;

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

c) hacer escalas en dicho territorio para embarcar o desembarcar, en el servicio de las rutas especificadas en el Anexo, pasajeros, carga y correo en tráfico internacional, por separado y de forma combinada;

d) ninguna de las cláusulas del presente Acuerdo se interpretará en el sentido de que confiera a la línea aérea designada de una Parte contratante el privilegio de embarcar pasajeros, carga o correo en el territorio de la otra Parte Contratante, por remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en el territorio de esa otra Parte contratante.

ARTICULO IIIDESIGNACION DE LINEAS AEREAS

1.- Cada Parte contratante tendrá el derecho de designar, mediante escrito dirigido a la otra Parte contratante, una línea aérea para prestar los servicios acordados en las rutas especificadas.

2.- Al recibir esa designación, la otra Parte contratante, y sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente Artículo, concederá sin demora a la línea aérea designada la autorización correspondiente para la explotación del servicio.

3.- Las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante podrán pedir a una línea aérea designada por la otra Parte contratante la garantía de que está en condiciones de cumplir los requisitos exigidos por las leyes y normas aplicadas normal y razonablemente a la prestación de servicios internacionales aéreos por dichas autoridades de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

4.- Cada una de las Partes contratantes tendrá derecho a denegar la autorización de explotación de servicios a que se alude en el párrafo 2 del presente Artículo o a imponer las condiciones que considere necesarias al ejercicio por una línea aérea designada de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo cuando dicha Parte contratante no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea corresponden a la Parte contratante que la designa o a sus nacionales.

5.- Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá empezar en cualquier momento a explotar los servicios acordados, siempre y cuando esté en vigor con respecto a estos servicios una tarifa establecida de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo VI del presente Acuerdo.

ARTICULO IV

REVOCACION

1.- Cada Parte contratante tendrá con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte contratante, el derecho de revocar una autorización de explotación de un servicio o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime oportunas para el ejercicio de esos derechos:

a) en caso de que no tenga certeza de que la propiedad substancial y el control efectivo de la línea aérea estén en manos de la Parte contratante que la designa o de sus nacionales; o

b) en caso de que dicha línea aérea no observe las leyes y reglamentos de la Parte contratante que otorga dichos derechos; o

c) en caso de que la línea aérea no opere los servicios acordados de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2.- A menos que sea indispensable proceder inmediatamente a la revocación, suspensión o imposición de las condiciones enumeradas en el párrafo 1 del presente Artículo para evitar otras infracciones de leyes y reglamentos, sólo se ejercerán los citados derechos previa consulta con la otra Parte contratante.

ARTICULO VEXENCIONES

1.- Con carácter de reciprocidad, cada una de las Partes-contratantes, y en todo lo que permitan sus leyes nacionales, eximirá a la línea aérea designada por la otra Parte contratante de restricciones de importación, aranceles de aduanas, impuestos sobre consumo, tasas de inspección y otros gravámenes y cargas nacionales a las aeronaves, combustible, lubricantes, elementos técnicos fungibles, repuestos, inclusive motores, equipo normal de las aeronaves, abastecimiento de la aeronave (incluido bebidas alcohólicas, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados únicamente al uso relacionado con la operación o mantenimiento de las aeronaves de la línea aérea designada de dicha otra Parte contratante que preste los servicios acordados, así como existencias de billetes impresos, conocimientos de embarque aéreo, cualquier otro material impreso que lleve impresa la insignia de la compañía y el material corriente de publicidad distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada.

2.- Las exenciones otorgadas en virtud del presente Artículo serán de aplicación al material mencionado en párrafo 1 cuando:

a) se introduzca en el territorio de una Parte contratante por la línea aérea designada por la otra Parte contratante o en nombre de ella;

b) se retenga a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte contratante desde la llegada hasta la salida del territorio de la otra Parte contratante;

c) se embarquen en la aeronave de la línea aérea designada de una Parte contratante en el territorio de la otra Parte contratante y sé destinen para uso en la operación de los servicios acordados;

Sean o no estos artículos consumidos o utilizados totalmente dentro del territorio de la Parte contratante que concede la exención, siempre y cuando no se enajenen en el territorio de dicha Parte contratante.

3.- El equipo normal de a bordo, así como los materiales y suministros normalmente retenidos a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada de cualquiera de las Partes contratantes, podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte contratante sólo con la aprobación de las autoridades de aduanas de ese territorio. En ese caso podrán ponerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que se reexporten o se disponga de ellos de otra forma de conformidad con las normas de aduanas.

4.- A los pasajeros en tránsito por el territorio de cualquiera de las Partes contratantes sólo se les someterá a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo quedarán exentos de derechos de aduanas y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

ARTICULO VI

TARIFAS

1.- Las tarifas a aplicar por la línea aérea designada de una Parte contratante para el transporte procedente de la otra Parte contratante o con destino a ella, se fijará a nivel

razonable, teniendo en cuenta debidamente todos los factores pertinentes, incluidos el costo de explotación, unos beneficios razonables y las tarifas de otras líneas aéreas.

2.- Las líneas aéreas designadas de ambas Partes contratantes acordarán, en lo posible, las tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo, previa consulta con las otras líneas aéreas que presten servicios sobre parte o la totalidad de la ruta, y dicho acuerdo se alcanzará, siempre que sea posible, con arreglo a los procedimientos establecidos por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo para la elaboración de tarifas.

3.- Las tarifas acordadas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para su introducción. En casos especiales este periodo podrá reducirse previo acuerdo de dichas autoridades.

4.- Esta aprobación podrá darse de forma expresa. Si ninguna de las autoridades aeronáuticas expresa desaprobación dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de presentación de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo, se considerará que las tarifas están aprobadas. En caso de que se reduzca el periodo de presentación, según se prevé en el párrafo 3, las autoridades aeronáuticas podrán acordar que el periodo dentro del cual habrá de notificarse la desaprobación sea menor de treinta (30) días.

5.- Si no puede establecerse una tarifa de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 de este Artículo, o si durante el periodo aplicable de conformidad con el párrafo 4 del mismo, una Autoridad aeronáutica notifica a la otra su disconformidad con respecto a cualquier tarifa acordada de conformidad con las

disposiciones del párrafo 2, las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes, previa consulta con las autoridades aeronáuticas de cualquier otro Estado cuyo parecer considere de utilidad, intentarán llegar a una tarifa de mutuo acuerdo.

6.- Si las autoridades aeronáuticas no pueden ponerse de acuerdo sobre una tarifa que se les presente en virtud del párrafo 3 del presente Artículo, o sobre la determinación de una tarifa en virtud de su párrafo 5, la controversia se solventará de conformidad con lo dispuesto en el Artículo XVIII del presente Acuerdo.

7.- Las tarifas establecidas de conformidad con lo dispuesto en este Artículo seguirán vigentes hasta que se haya implantado una nueva tarifa. Sin embargo, no se prorrogará la validez de una tarifa en virtud de este párrafo por un periodo superior a doce (12) meses a partir de la fecha en que de no ser así habría expirado.

ARTICULO VII

PERSONAL TECNICO Y COMERCIAL

1.- A la línea aérea designada de una Parte contratante se le permitirá, con carácter de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte contratante a sus representantes y personal comercial, técnico y de operaciones, según sea necesario en relación con la explotación de los servicios acordados.

2.- Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea aérea designada, ser atendidas por su propio personal o recurriendo a los servicios de cualquier otra organización,

compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte contratante y que esté autorizada a prestar tales servicios en el territorio de esa Parte contratante.

3.- Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte contratante deberá, con carácter recíproco y con el mínimo retraso, conceder -- los necesarios permisos de trabajo, visados y otros documentos semejantes a los representantes y personal aludidos en el párrafo 1 del presente Artículo.

ARTICULO VIII

LEYES Y REGLAMENTOS

1.- A las aeronaves de la línea aérea designada de una Parte contratante se les aplicarán las leyes y reglamentos de la otra Parte contratante que controle la admisión o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación internacional o en relación con la operación de dichas aeronaves mientras se hallen en su territorio.

2.- Las leyes y reglamentos que rijan la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulación, equipaje, correo y carga, en el territorio de una Parte contratante así como la reglamentación relativa a los requisitos de entrada y salida del país, inmigración, aduanas y normas sanitarias, se aplicarán en su territorio a las operaciones de la línea aérea designada por la otra Parte contratante.

ARTICULO IXZONAS PROHIBIDAS

Cada una de las Partes contratantes tendrá derecho, por motivos militares o de seguridad pública, a restringir o prohibir los vuelos de aeronaves pertenecientes a la línea aérea designada por la otra Parte contratante sobre determinadas zonas de su territorio, siempre y cuando dichas restricciones y prohibiciones se apliquen igualmente a la línea aérea designada por la primera Parte contratante o a las líneas aéreas de otros Estados que presten servicios aéreos internacionales con carácter regular.

ARTICULO XCERTIFICADOS Y LICENCIAS

Los certificados de aeronavegabilidad y los certificados de competencia y licencias expedidos o declarados válidos por una Parte contratante y que estén todavía vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte contratante a los efectos de prestar los servicios acordados en las rutas señaladas en el Anexo al Acuerdo, siempre y cuando los requisitos para que se expidan dichos certificados y licencias o para que sean declarados válidos equivalgan o excedan a las normas mínimas que puedan establecerse con arreglo al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Cada Parte contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer la validez de los certificados de competencia y de las licencias concedidos a sus propios nacionales por la otra Parte contratante cuando se trate de sobrevolar su propio territorio.

ARTICULO XISEGURIDAD

1.- De acuerdo con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilegal constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en derecho internacional, las Partes contratantes actuarán particularmente de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1.963, el Convenio para la Supresión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1.970 y 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.

2.- Las Partes contratantes se facilitarán mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilegales contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3.- Las Partes contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones sobre seguridad aérea establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, en la medida en que dichas disposiciones sean aplicables a las Partes; exigirán que las empresas explotadoras de aeronaves que estén matriculadas en sus países, las empresas explotadoras de aeronaves

que tengan sede comercial principal o su residencia permanente en su territorio y las empresas explotadoras de aeropuertos de su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad aérea.

4.- Cada una de las Partes contratantes conviene en que se podrá exigir a dichos explotadores de aeronaves la observancia de las disposiciones sobre seguridad aérea mencionadas en el párrafo 3 y exigidas por la otra Parte contratante, a efectos de entrada en, salida de, o estancia en el territorio de la otra Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que se aplican medidas adecuadas de manera eficaz dentro de su territorio para proteger -- las aeronaves y para inspeccionar pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y provisiones de la aeronave con anterioridad al embarque y a la carga y durante ambas operaciones. Cada Parte contratante considerará también con ánimo de cooperación cualquier petición de la otra Parte contratante para que se adopten razonables medidas de seguridad especiales a fin de hacer frente a -- una determinada amenaza.

5.- Cuando se produzca un incidente o haya amenaza de -- que se produzca un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil o de que se produzca cualquier otro acto ilícito contrario a la seguridad de la aeronave, de los pasajeros y tripulación, de los aeropuertos o de las instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se prestarán asistencia facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas con el fin de poner término con rapidez y seguridad al incidente o a la amenaza de que se produzca.

ARTICULO XIITRANSFERENCIAS DE EXCEDENTES DE INGRESOS

1.- Las Líneas Aéreas de las Partes contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes contratantes, bien sea directamente o a través de un agente, y en cualquier divisa.

2.- Las Líneas Aéreas de las Partes contratantes tendrán libertad para transferir del territorio de venta a su propio territorio el excedente, producido en el territorio de venta, de los ingresos sobre los gastos. Incluidos en esta transferencia neta estarán los ingresos procedentes de ventas, realizadas directamente o a través de un agente de servicios de transporte aéreo, así como de servicios auxiliares o suplementarios, y el interés comercial normal devengado por dichos ingresos mientras estuvieron depositados en espera de ser transferidos.

3.- Las Líneas Aéreas de las Partes contratantes recibirán, dentro de los treinta días siguientes a la solicitud, la autorización para las transferencias en divisas convertibles, al cambio oficial local en la fecha de la autorización.

4.- Las Líneas Aéreas de las Partes contratantes podrán efectuar las transferencias desde el momento en que reciban la autorización. En el caso de que por motivos técnicos no pueda efectuarse dicha transferencia inmediatamente, las líneas aéreas de las Partes contratantes recibirán una prioridad para la transferencia igual a la concedida a la generalidad de las importaciones de las Partes contratantes, y se mantendrán los tipos de cambio con arreglo a los cuales se aprobó la transferencia.

5.- Cada Parte contratante concederá, con carácter de reciprocidad, a la Línea Aérea designada por la otra Parte contratante, la exención de todos los impuestos y gravámenes sobre los beneficios o rentas derivados de la explotación de los servicios aéreos.

ARTICULO XIII

CAPACIDAD

1.- Las Líneas Aéreas designadas por cada Parte contratante tendrán las mismas oportunidades para operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo.

2.- En la explotación de los servicios acordados, la Línea Aérea designada de cada Parte contratante tendrá en cuenta los intereses de la Línea Aérea designada de la otra Parte contratante de forma que no se vean afectados de manera indebida los servicios que preste ésta en el conjunto o en parte de la misma ruta.

3.- La capacidad ofrecida en los servicios acordados por las Líneas Aéreas designadas guardará una relación estrecha con las necesidades estimadas del público con respecto al transporte aéreo entre los territorios de las Partes contratantes, y estará sujeta a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes contratantes.

ARTICULO XIVFACILITACION

1.- Las tasas que se apliquen en el territorio de una Parte contratante a las aeronaves de la Línea Aérea designada de la otra Parte contratante por el uso de aeropuertos y otras instalaciones de aviación no serán más elevadas que las que se apliquen a las aeronaves de la línea aérea nacional de la primera Parte contratante que se dedique a servicios aéreos internacionales semejantes.

2.- Cada Parte contratante alentará la celebración de consultas entre sus autoridades competentes encargadas de fijar las tasas y las Líneas Aéreas designadas que empleen los servicios e instalaciones y, cuando sea factible, a través de las organizaciones representativas de éstas. Debe darse un aviso razonable a los usuarios de propuestas de modificación de las tasas con el fin de que puedan manifestar sus puntos de vista antes de que se introduzcan los cambios.

3.- Ninguna de las Partes contratantes dará preferencia a sus Líneas Aéreas propias o cualesquiera otras con respecto a la Línea Aérea que preste servicios aéreos internacionales semejantes y que pertenezca a la otra Parte contratante en aplicación de sus normas aduaneras, de emigración, de cuarentena y afines o en el uso de aeropuertos, rutas aéreas, servicios de tráfico aéreo e instalaciones afines que se hallen bajo su control.

ARTICULO XVESTADISTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes contratantes facilitarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, a su requerimiento, la información estadística que le sea razonablemente necesaria a fin de determinar el volumen de tráfico transportado por la Línea Aérea designada en los servicios acordados y de revisar la capacidad ofrecida en dichos servicios.

ARTICULO XVICONSULTAS

1.- En un espíritu de estrecha colaboración, las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes se consultarán mutuamente cada cierto tiempo con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de lo dispuesto en el presente Acuerdo y en su Anexo.

2.- Las consultas darán comienzo dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de recibo de una petición en este sentido, a menos que las Partes contratantes acuerden otra cosa.

ARTICULO XVIIENMIENDAS

1.- Si cualquiera de las Partes contratantes considera conveniente enmendar lo dispuesto en el presente Acuerdo, podrá solicitar consultas con la otra Parte contratante. Estas consultas entre las autoridades aeronáuticas podrán tener lugar mediante conversaciones o por correspondencia y se iniciarán dentro de los sesenta (60) días siguientes de haberse solicitado. Cualquier enmienda que se acuerde entrará en vigor una vez confirmada mediante canje de notas diplomáticas.

2.- El Anexo al presente Acuerdo podrá enmendarse por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes contratantes y confirmarse así mediante canje de notas diplomáticas

3.- Se enmendará el Acuerdo para que se ajuste a cualquier Convenio multilateral que resultare vinculante para ambas Partes contratantes.

ARTICULO XVIIISOLUCION DE CONTROVERSIAS

1.- Si surgiere alguna controversia entre las Partes contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, tratarán en primer lugar de resolverla mediante negociaciones.

2.- Si las Partes contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a la decisión de un tribunal de tres árbitros, a menos que acuerden someter la controversia a otro medio de arreglo pacífico. En el supuesto de que se acuda al arreglo arbitral, cada Parte nombrará un árbitro en el término de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibo por cualquiera de las Partes de un aviso de la otra parte por vía diplomática en el que se solicite el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado por los dos árbitros ya nombrados en el plazo de otros sesenta (60) días. Si una de las Partes contratantes no hubiera designado árbitro dentro del periodo señalado o si no se hubiere designado al tercer árbitro dentro del periodo fijado al efecto, podrá cualquiera de las Partes contratantes pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe el árbitro o árbitros, según se requiera. En todos los casos, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar en que se celebrará el arbitraje

3.- Las Partes contratantes se comprometen a cumplir todo laudo dictado con arreglo al párrafo 2 de este Artículo.

4.- Los gastos del Tribunal se repartirán por igual entre las Partes contratantes.

5.- Si una de las Partes contratantes no cumpliera cualquier laudo dictado en virtud del párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte contratante podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios otorgados con arreglo al presente Acuerdo a la Parte contratante o a la Línea Aérea designada que no lo cumpla.

ARTICULO XIXREGISTRO

El presente Acuerdo, inclusive cualquier enmienda al mismo, así como cualquier canje de notas diplomáticas, se registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XXENTRADA EN VIGOR Y DENUNCIA

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente en la fecha de su firma y entrará en vigor con carácter definitivo en la fecha en que ambas Partes contratantes notifiquen por escrito a la otra mediante canje de notas diplomáticas el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales para su entrada en vigor definitiva.

Cualquiera de las Partes contratantes podrá notificar a la otra en cualquier momento su decisión de denunciar el Acuerdo, - aviso que se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, la denuncia surtirá efecto a los doce (12) meses de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte contratante, a menos que se retire la misma por acuerdo mutuo antes de que expire ese periodo. A falta de acuse de recibo por la otra Parte contratante, se considerará que la notificación - ha sido recibida catorce (14) días después del recibo de la notificación por la Organización de la Aviación Civil Internacional.

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

Hecho en Jerusalén, el 31 de Julio de 1989 que corresponde a 28 de Tammuz 5749, en dos originales en español, inglés y hebreo, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de discrepancias de interpretación prevalecerá el texto inglés.

Por el Reino de España:

[Signed — Signé]¹

Por el Estado de Israel:

[Signed — Signé]²

¹ Signed by Pedro Lopez Aquirrengoa — Signé par Pedro Lopez Aquirrengoa.

² Signed by Moshe Arens — Signé par Moshe Arens.

A N E X O

Al Acuerdo Aéreo Bilateral entre Israel y España sobre transporte aéreo regular entre sus respectivos territorios.

1.- CUADRO DE RUTAS

Los servicios acordados en las rutas especificadas a que se refiere el presente Acuerdo son los siguientes:

A) Ruta a operar por la Línea Aérea designada de España:
Puntos en España - Tel Aviv

B) Ruta a operar por la Línea Aérea designada de Israel;
Puntos en Israel - Madrid

2.- La capacidad total ofrecida y la frecuencia de los servicios en las rutas especificadas se dividirá en la medida de lo posible por igual entre las dos Líneas Aéreas a menos que se acuerde otra cosa.

3.- Las frecuencias y horarios para la explotación de los servicios convenidos se establecerán por acuerdo mutuo entre las Líneas Aéreas designadas de ambas Partes contratantes y se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes contratantes por lo menos con 30 días de antelación a su entrada en vigor. En el caso de que las Líneas Aéreas designadas no llegaren a un acuerdo, se remitirá el asunto a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes contratantes.