



ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE ISRAEL

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Estado de Israel, en adelante denominados las "Partes";

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Deseando celebrar un Acuerdo complementario y conforme a dicho Convenio, con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o de los bienes, que puede afectar adversamente la operación del transporte aéreo y socavar la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1 Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

- a) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil; y en el caso del Estado de Israel, la Autoridad de Aviación Civil del Ministerio de Transporte y Seguridad Vial; o en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones ejercidas por dichas Autoridades;
- b) "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda al mismo;
- c) "capacidad" significa la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades o país a país) o en una ruta durante un período determinado, sea diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;



- d) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, incluyendo cualquier anexo aprobado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, y cualquier enmienda a los anexos o al Convenio de conformidad con los artículos 90 y 94, en la medida en que dichos anexos y enmiendas sean vinculantes para ambas Partes;
- e) "línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
- f) "precio" o "tarifa" significa cualquier precio, tarifa o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (excepto correo) en el transporte aéreo (incluyendo cualquier otro modo de transporte en conexión con el mismo) cobrado por las líneas aéreas, incluyendo sus agentes y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicho precio, tarifa o cargo;
- g) "territorio", en relación con un Estado, tiene el significado que se le asigna en el artículo 2 del Convenio;
- h) "cargos a los usuarios" significa el cobro a las líneas aéreas por parte de las autoridades competentes, o autorizado por éstas, para la provisión de bienes o instalaciones aeroportuarias o de instalaciones de navegación aérea o instalaciones o servicios de seguridad de la aviación, incluyendo los servicios e instalaciones conexos para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga;
- i) "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen el significado que se les asigna en el artículo 96 del Convenio;
- j) "servicios convenidos" significa los servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo para el transporte de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación;
- k) "equipo terrestre", "provisiones de la aeronave" y "piezas de repuesto", tienen el significado que se les asigna respectivamente en el anexo 9 del Convenio.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos indicados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas del Anexo.



2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán de los siguientes derechos, al operar servicios aéreos internacionales:

- a) a volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
- b) a realizar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;
- c) a hacer escalas en el (los) punto(s) en la(s) ruta(s) especificada(s) en el Cuadro de Rutas del Anexo del presente Acuerdo con el fin de embarcar y descargar el tráfico internacional de pasajeros, carga o correo por separado o en combinación.

3. Las líneas aéreas de cada Parte, distintas de las designadas en virtud del Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, gozarán de los derechos especificados en el numeral 2, incisos a) y b) de este Artículo.

4. Nada de lo dispuesto en el numeral 2 se considerará que se confiere a las líneas aéreas designadas por una Parte el privilegio de embarcar en el territorio de la otra Parte pasajeros, carga y correo a cambio de remuneración, y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3 **Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar una o más líneas aéreas para operar los servicios convenidos y de retirar o modificar dicha designación. La designación se hará por escrito y se transmitirá a la otra Parte por la vía diplomática.

2. Al recibir la designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el menor retraso procesal, a condición de que:

- a) la propiedad sustancial y el control efectivo pertenezcan a la Parte que designe a la línea aérea, a los nacionales de esa Parte o a ambos;
- b) la Parte que designe a la línea aérea cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y en el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
- c) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.



3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el numeral 2, una línea aérea designada podrá en cualquier momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4 **Denegación, Revocación y Límites de la Autorización**

1. La Autoridad Aeronáutica de cada Parte tendrá el derecho de negar las autorizaciones que refiere el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, y de revocar, suspender o imponer condiciones sobre dichas autorizaciones, temporalmente o de manera permanente:

- a) en caso de que no esté convencida de que la Parte que designa a la línea aérea, los nacionales de esa Parte o ambos, posean la propiedad mayoritaria y el control efectivo;
- b) en caso de que la Parte que designe a la línea aérea no cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y en el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación);
- c) en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas por las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sea indispensable adoptar una medida inmediata para impedir violaciones a las leyes y reglamentos mencionados anteriormente, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran la adopción de medidas de conformidad con el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), los derechos enumerados en el numeral 1 de este Artículo serán ejercidos únicamente después de que se efectúen consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de conformidad con el Artículo 23 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5 **Aplicación de las Leyes**

1. Las leyes y reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea de la otra Parte.



2. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio, de pasajeros, tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduanas, tipo de moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por la aeronave de la línea aérea de la otra Parte mientras estén en dicho territorio.

3. En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduanas, cuarentena y similares, ninguna de las Partes concederá preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra sobre una línea aérea de la otra Parte que se utilice para un transporte aéreo internacional similar.

ARTÍCULO 6 Tránsito Directo

1. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una de las Partes, que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dicho propósito, estarán sujetos únicamente a un control simplificado, excepto por medidas de seguridad contra actos de violencia, tráfico de drogas y piratería aérea.

2. El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo estarán exentos, sobre bases de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares.

ARTÍCULO 7 Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias vigentes expedidos o convalidados por una Parte, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos, a condición de que los requisitos bajo los cuales dichos certificados y licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de conformidad con el Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias o certificados a que se refiere el numeral 1 anterior, expedidos por la Autoridad Aeronáutica de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas en el Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte podrá pedir que se celebren consultas entre las Autoridades Aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.



3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, en el caso de los vuelos sobre su propio territorio o aterrizaje en el mismo, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte.

ARTÍCULO 8 **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte podrá solicitar, en cualquier momento, la celebración de consultas sobre los estándares de seguridad operacional aplicados por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, tripulación de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se resolverán dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha petición.

2. Si después de celebradas tales consultas una Parte concluye que la otra Parte no mantiene ni administra de manera efectiva los estándares de seguridad operacional en los aspectos mencionados en el numeral 1 de este Artículo que satisfagan las normas establecidas en ese momento por el Convenio, la otra Parte será informada de tales conclusiones y de las medidas consideradas necesarias para ajustarse a las normas de la OACI. La otra Parte adoptará las medidas correctivas apropiadas dentro de un plazo convenido entre las Partes.

3. De conformidad con el artículo 16 del Convenio, queda convenido además que cualquier aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte, que preste servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras injustificadas en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación relevante de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma cumplen con los estándares establecidos en el Convenio en ese momento.

4. Cuando la adopción de una medida urgente sea indispensable para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.

5. Cualquier medida adoptada por una Parte de conformidad con el numeral 4 anterior se suspenderá una vez que cesen los motivos que dieron lugar a su adopción.



6. En relación con el numeral 2 de este Artículo, si se determina que una Parte continúa incumpliendo los estándares mínimos establecidos en virtud del Convenio en ese momento, una vez transcurrido el plazo acordado, se notificará a la Secretaría General de la OACI. Asimismo, se le informará sobre la subsecuente resolución satisfactoria de la situación.

ARTÍCULO 9

Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; de la Convención para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmada en La Haya el 16 de diciembre de 1970; del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, de su Protocolo complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como de cualquier otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil vinculante para ambas Partes.

2. A petición, las Partes se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como anexos al Convenio, en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula o los explotadores que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a la otra Parte cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los anexos al Convenio. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas inmediatas con la otra Parte para resolver dichas diferencias.



4. Cada Parte conviene en que se puede exigir a dichos explotadores de aeronaves que cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación a que se refiere el numeral 3 anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que se apliquen efectivamente medidas adecuadas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y las provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte con respecto a medidas especiales de seguridad razonables, para ello, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes tendrán derecho a concretar arreglos para implementar la seguridad de la aviación.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con la intención de poner término, con rapidez y seguridad, dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, podrá solicitar consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de la solicitud por cualquiera de las Partes. La falta de un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días contados a partir del inicio de las consultas constituirá motivo suficiente para retener, revocar, suspender o imponer condiciones sobre las autorizaciones de la línea aérea designada por la otra Parte. Cuando se justifique, en caso de emergencia, o para impedir un incumplimiento mayor de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en cualquier momento.

ARTÍCULO 10 **Cargos a los Usuarios**

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se impongan a las líneas aéreas designadas por la otra Parte, cargos a los usuarios superiores a los impuestos a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.

2. Cada Parte fomentará la celebración de consultas sobre los derechos de los usuarios entre su autoridad recaudadora competente y las líneas aéreas que utilizan los servicios y las instalaciones, cuando sea factible a través de las organizaciones que representan a dichas líneas aéreas. Deberá darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los cargos a los usuarios para



que puedan expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen los cambios. Cada Parte alentará además a su autoridad recaudadora competente y a las líneas aéreas a intercambiar información relevante sobre los cargos a los usuarios.

ARTÍCULO 11

Exención de Derechos Aduaneros y otros Cargos

1. Las aeronaves utilizadas en el servicio aéreo internacional por las líneas aéreas designadas por una Parte, así como su equipo regular, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros de combustibles y lubricantes, suministros técnicos consumibles y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos, sobre bases de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares que no se basen en el costo de los servicios prestados al arribar al territorio de la otra Parte, siempre que dicho equipo, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves hasta el momento en que sean re-exportados, o sean utilizados o consumidos en dichas aeronaves o en una parte del viaje realizado sobre ese territorio.

2. También estarán exentos, sobre bases de reciprocidad y de conformidad con la legislación nacional en vigor de cada Parte, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares con excepción de los cargos que se basen en el costo de los servicios proporcionados al arribo, incluyendo:

- a) provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) llevadas a bordo en el territorio de una Parte y destinadas para uso en la aeronave que opere el servicio aéreo internacional de la línea aérea designada por la otra Parte;
- b) piezas de repuesto (incluyendo motores) y equipo regular introducidos al territorio de una Parte para el mantenimiento o la reparación de la aeronave que opera el servicio aéreo internacional por la línea aérea designada por la otra Parte;
- c) combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos al territorio de una Parte y destinados para el suministro de las aeronaves utilizadas en el servicio aéreo internacional por la línea aérea designada por la otra Parte, incluso cuando dichos suministros sean usados en cualquier parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en donde hayan sido embarcados, y
- d) la documentación de la línea aérea, tales como etiquetas de equipaje, boletos impresos, guías aéreas, tarjetas de embarque, así como material



publicitario y promocional distribuido sin cargo, en cual porte la insignia de la línea aérea designada por una Parte, introducidos al territorio de la otra Parte para el uso exclusivo de esa línea aérea designada.

3. Los materiales mencionados en el numeral 2 de este Artículo deberán mantenerse bajo supervisión o control aduanero.

4. El equipo regular, así como las piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros de combustibles y lubricantes, suministros técnicos consumibles y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) retenidos a bordo de la aeronave operada por la línea aérea designada por una Parte, solo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte con la autorización de las autoridades aduaneras de esa Parte. En ese caso, deberán ser puestos bajo vigilancia o control de dichas autoridades hasta que sean re-exportados o se disponga de otra manera de ellos, de conformidad con las disposiciones aduaneras.

ARTÍCULO 12 **Impuestos**

Los ingresos, beneficios y ganancias obtenidos por las líneas aéreas designadas, derivados de la prestación de servicios aéreos internacionales, serán gravados de conformidad con las disposiciones del Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Estado de Israel para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en materia de Impuestos sobre la Renta y sobre el Patrimonio, hecho en la Ciudad de México, el 20 de julio de 1999. Las disposiciones del Artículo 24 (Solución de Controversias) del presente Acuerdo no serán aplicables a las controversias relacionadas con impuestos.

ARTÍCULO 13 **Capacidad**

1. La capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas por las Partes en los servicios convenidos será la acordada o aprobada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes antes del comienzo del servicio y, posteriormente, en función de las exigencias de tráfico previstas.

2. Las líneas aéreas designadas por cada Parte tendrán una oportunidad justa y equitativa para explotar toda ruta convenida entre los territorios de las Partes.



ARTÍCULO 14

Tarifas

1. Las tarifas respecto a los servicios aéreos internacionales operados hacia o desde el territorio de cualquiera de las Partes serán establecidas por las líneas aéreas designadas a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluido el costo de operación, los beneficios razonables y las tarifas de otras líneas aéreas.
2. Cada una de las Partes podrá solicitar a las líneas aéreas designadas por la otra Parte que notifique o presente las tarifas establecidas en virtud del numeral 1 anterior.
3. Cada Parte tendrá derecho a intervenir para:
 - a) impedir precios o prácticas excesivamente discriminatorios;
 - b) proteger a los consumidores de precios excesivamente elevados o restrictivos debido al abuso de una posición dominante, y
 - c) proteger a las líneas aéreas de precios artificialmente bajos.

ARTÍCULO 15

Transferencia de Utilidades

1. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender el transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, y cualquier persona tendrá la libertad de comprar dicho transporte, en la moneda de ese territorio o en monedas de libre uso, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables.
2. Cada Parte permitirá a cualquier línea aérea de la otra Parte convertir y transferir al extranjero, a petición, todos los ingresos obtenidos en su territorio por la venta de servicios de transporte aéreo por encima de las sumas desembolsadas localmente, permitiendo su conversión y transferencia al tipo de cambio aplicable a partir de la fecha de la conversión y transferencia.
3. La conversión y transferencia de dichos ingresos se permitirá de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables de la Parte desde cuyo territorio se realiza la conversión y transmisión y no estarán sujetos a ningún cargo administrativo o de cambio, excepto los normalmente efectuados por los bancos para la realización de dicha conversión y transferencia.



4. Las disposiciones de este Artículo no eximen a las líneas aéreas de ambas Partes de los derechos, impuestos y contribuciones a los que están sujetos.

ARTÍCULO 16 **Venta y Comercialización de los Servicios del Transporte Aéreo**

1. Cada Parte otorgará a la línea aérea de la otra Parte el derecho de vender y comercializar servicios aéreos internacionales en su territorio directamente o por medio de agentes u otros intermediarios a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas.

2. La línea aérea designada por una Parte podrá, de conformidad con las leyes y reglamentos pertinentes de la otra Parte, traer y mantener en el territorio de esa otra Parte, a representantes y personal comercial, operacional y técnico que se requiera con relación a la explotación de los servicios convenidos.

3. A petición de la línea aérea designada por una Parte, estos requisitos de personal podrán ser satisfechos por su propio personal o por los servicios de cualquier otra organización, empresa o línea aérea que operen en el territorio de la otra Parte y estén autorizados a prestar dichos servicios para otras líneas aéreas.

4. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos pertinentes de la otra Parte, y en consistencia con dichas leyes y reglamentos:

- a) cada Parte otorgará las autorizaciones de empleo, visados u otros documentos similares necesarios para los representantes y el personal a que se refiere el numeral 3 de este Artículo, y
- b) ambas Partes facilitarán la expedición de autorizaciones de empleo para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales en los términos que establecen las leyes y reglamentos referidos.

ARTÍCULO 17 **Código Compartido / Arreglos de Cooperación**

Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, cualquier línea aérea designada por una Parte podrá concertar arreglos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad o acuerdos de código compartido, con:

- a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;



- b) una o varias líneas aéreas de un tercer Estado, con sujeción a las condiciones siguientes:
- i. tengan la autorización pertinente;
 - ii. cumplan los requisitos normalmente aplicados a dichos arreglos, y
 - iii. respecto a cada billete vendido, el comprador sea informado en el punto de venta qué línea aérea operará cada sector del servicio.

ARTÍCULO 18 **Prohibición de Fumar**

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos que transporten pasajeros, explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y será efectiva desde el momento en que una aeronave comience el embarque de los pasajeros y hasta su desembarque.

2. Cada Parte adoptará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este Artículo por sus líneas aéreas, sus pasajeros y los miembros de la tripulación, incluyendo la imposición de sanciones apropiadas por incumplimiento.

ARTÍCULO 19 **Entrega de Estadísticas**

La Autoridad Aeronáutica de cada Parte proporcionará o hará que sus líneas aéreas designadas proporcionen a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, a petición, estados periódicos u otro tipo de estadísticas que puedan ser razonablemente necesarias para examinar la capacidad proporcionada en los servicios convenidos explotados por las líneas aéreas designadas por la primera Parte.

ARTÍCULO 20 **Aprobación de Horarios**

1. Las líneas aéreas designadas por cada Parte someterán sus horarios de vuelo previstos a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte por lo menos treinta (30) días antes de la explotación de los servicios convenidos. El mismo procedimiento será aplicado a cualquier modificación.



2. Para los vuelos suplementarios que la línea aérea designada por una Parte desee explotar sobre los servicios convenidos, fuera de los horarios aprobados, dicha línea aérea deberá solicitar la autorización previa de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte por lo menos cuatro (4) días hábiles antes de la operación de dichos vuelos.

ARTÍCULO 21 **Protección al Ambiente**

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes acuerdan que las operaciones entre sus respectivos territorios cumplen con las normas y métodos recomendados (SARPs) del anexo 16 del Convenio, así como con las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 22 **Arrendamiento**

1. Cada Parte podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo que no cumplan con los Artículos 8 (Seguridad Operacional) y 9 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.

2. Con sujeción a lo dispuesto en el numeral 1, las líneas aéreas designadas por cada Parte podrán explotar servicios en virtud del presente Acuerdo utilizando aeronaves arrendadas (con o sin tripulación) que cumplan los requisitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación aplicables, con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales de cada Parte.

ARTÍCULO 23 **Consultas**

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, modificación o cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Dichas consultas, que podrán llevarse a cabo mediante reuniones o por correspondencia, se resolverán dentro de un periodo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, a menos que las Partes hayan convenido algo distinto.



ARTÍCULO 24

Solución de Controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes tratarán en primera instancia resolver su controversia mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.
2. Si dichas Autoridades Aeronáuticas no llegan a un acuerdo mediante negociación, la controversia se resolverá por la vía diplomática.
3. Si las Partes no llegaran a una solución en virtud de los numerales 1 y 2 de este Artículo, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a un tribunal arbitral compuesto por tres árbitros, cada Parte nombrará uno de ellos y el tercer árbitro que actuará como Presidente del tribunal, será nombrado por ambas Partes, siempre que dicho árbitro no sea nacional de alguna de las Partes. En cualquier caso el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado con el que ambas Partes tengan relaciones diplomáticas en el momento de su nombramiento.
4. Cada Parte designará a su árbitro en un plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que reciba, por la vía diplomática, una solicitud de arbitraje. El Presidente será nombrado dentro de un nuevo período de sesenta (60) días después del nombramiento de los dos árbitros por las Partes.
5. Si una Parte no designa a su árbitro dentro del plazo especificado o en caso de que las Partes no lleguen a un acuerdo sobre el Presidente dentro del período mencionado, cada Parte podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que designe al Presidente o al árbitro que represente a la Parte en incumplimiento, según sea el caso.
6. En caso de ausencia o incompetencia del Presidente de la OACI, el Vicepresidente o un miembro de alto nivel del Consejo de la OACI, que no sea nacional de alguna de las Partes y sea nacional de un tercer Estado con el que ambas Partes tengan relaciones diplomáticas en el momento del nombramiento, según sea el caso, sustituirá al Presidente de la OACI en las funciones mencionadas en el numeral 5 de este Artículo.
7. El tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar del arbitraje, sujeto a las disposiciones acordadas entre las Partes.



8. Las decisiones del tribunal arbitral se tomarán por mayoría de los árbitros y se fundamentarán. Las decisiones del tribunal arbitral serán definitivas y vinculantes para las Partes.

9. Si una de las Partes o la línea aérea designada por cualquiera de las Partes no cumple la decisión adoptada en virtud del numeral 8 de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar los derechos o privilegios que se hubieran concedido en virtud del presente Acuerdo a la Parte en incumplimiento.

10. Cada Parte asumirá los gastos de su propio árbitro. Los gastos del Presidente, incluidos los honorarios y los gastos incurridos por la OACI en relación con el nombramiento del Presidente y/o del árbitro de la Parte en incumplimiento a que se refiere el numeral 5 de este Artículo, serán compartidos por igual entre las Partes.

11. En espera de la presentación de una solicitud de arbitraje y posteriormente hasta que el tribunal arbitral haga pública su decisión, las Partes, salvo en caso de terminación del presente Acuerdo, seguirán cumpliendo con todas sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo sin perjuicio de un ajuste final de conformidad con dicha decisión.

ARTÍCULO 25

Enmiendas

1. El presente Acuerdo podrá ser enmendado por consentimiento mutuo de las Partes formalizado por escrito.

2. Toda enmienda al presente Acuerdo, con exclusión de las enmiendas al Anexo, entrará en vigor de conformidad con el procedimiento establecido en el Artículo 29 (Entrada en Vigor) del presente Acuerdo.

3. Cualquier modificación al Anexo podrá hacerse mediante acuerdo por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, especificando la fecha en que entrarán en vigor tales modificaciones.

ARTÍCULO 26

Acuerdos Multilaterales

Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entrara en vigor respecto a ambas Partes, el presente Instrumento se modificará para ajustarse a las disposiciones de dicho acuerdo multilateral.



ARTÍCULO 27 **Terminación**

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte, por la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo finalizará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación sea retirada mediante acuerdo antes de concluir dicho período. A falta de acuse de recibo de la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la OACI.

ARTÍCULO 28 **Registro con la OACI**

El presente Acuerdo y cualquier enmienda al mismo se registrarán después de su firma ante la OACI por la Parte en cuyo territorio se haya firmado o según sea acordado por las Partes.

ARTÍCULO 29 **Entrada en Vigor**

1. El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última comunicación por escrito, a través de la vía diplomática, mediante la cual las Partes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.
2. El presente Acuerdo tendrá una vigencia indefinida.

Hecho en la Ciudad de México, el catorce de septiembre de dos mil diecisiete, que corresponde al **23** día del Elul, 5777 del calendario hebreo, en dos ejemplares originales en idioma español, hebreo e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**


Gerardo Ruiz Esparza
Secretario de Comunicaciones
y Transportes

**POR EL GOBIERNO DEL
ESTADO DE ISRAEL**


Jonathan Peled
Embajador del Estado de Israel ante
los Estados Unidos Mexicanos



ANEXO

Cuadros de Ruta

Las líneas aéreas designadas por cada Parte de conformidad con el presente Acuerdo tendrán derecho a proporcionar transporte aéreo entre puntos en las siguientes rutas:

- A. Rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas por el Gobierno del Estado de Israel:

Desde cualquier punto o puntos en el Estado de Israel a través de cualquier punto intermedio hacia cualquier punto o puntos en los Estados Unidos Mexicanos y cualquier punto más allá.

- B. Rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos:

Desde cualquier punto o puntos en los Estados Unidos Mexicanos a través de cualquier punto intermedio hacia cualquier punto o puntos en el Estado de Israel y cualquier punto más allá.

Notas:

1. Los puntos intermedios y puntos más allá pueden omitirse en cualquier sección.
2. El derecho de la línea aérea designada por una Parte para explotar vuelos para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo entre los puntos situados en el territorio de la otra Parte y los puntos en el territorio de terceros Estados (derechos de tráfico de quinta libertad) estarán sujetos a un arreglo por separado entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes.



2. בכפוף להוראות הסכם זה, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד ייהנו, בעת הפעלת שירותי אוויר בינלאומיים, מהזכויות הבאות:

א. לטוס ללא נחיתה מעל לשטח הצד האחר;

ב. לערוך חניות בשטח הצד האחר שלא למטרות תעבורה;

ג. לערוך חניות בנקודה(ות) בנתיב(ים) המפורט(ים) בלוח הנתיבים שבנספח להסכם זה למטרות טעינה ופריקה של תנועה בינלאומית של נוסעים, מטען או דואר, בנפרד או במשולב;

3. המובילים האוויריים של כל צד, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה, ייהנו אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 (תת-ס"ק א ו-ב) לסעיף זה.

4. אין בס"ק 2 דבר אשר ייחשב כמעניק למובילים האוויריים המיועדים על ידי צד אחד זכות להעלות, בשטח הצד האחר, נוסעים, מטען ודואר, תמורת שכר והמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד האחר.

סעיף 3 **הועדה והרשאה**

1. לכל צד תהיה הזכות להועיד מוביל אווירי אחד או יותר להפעלת השירותים המוסכמים ולבטל או לשנות הועדה כאמור. הועדה כאמור תועבר בכתב לצד האחר בצינורות הדיפלומטיים.

2. עם קבלת הועדה כאמור, ובקשה מהמוביל האווירי המיועד, בצורה ובאופן הקבועים ביחס להיתרי הפעלה, כל צד יעניק היתרי הפעלה מתאימים תוך עיכוב נוהלי מזערי, ובלבד:

א. שהבעלות הממשית והשליטה בפועל על אותו מוביל אווירי נתונות בידי הצד המועיד את המוביל האווירי, נתיני אותו צד או שניהם יחד;

ב. שהצד המועיד את המוביל האווירי מציינת להוראות המפורטות בסעיף 8 (בטיחות התעופה) וסעיף 9 (ביטחון התעופה); וכך

ג. שהמוביל האווירי כשיר למלא אחר תנאים אחרים שנקבעו לפי החוקים והתקנות המוחלים באורח רגיל על הפעלת שירותי הובלה אווירית בינלאומיים על ידי הצד המקבל את ההועדה.

עליו:

למען שיהיה ברור כי המעורבות של הממשלה במשק
הלאומי (OVC) היא למעשה מעורבות של הממשלה
באמצעות מכירת המטבעות הלאומיים במחיר
קבוע למען שיהיה ברור כי המעורבות של הממשלה
במשק הלאומי היא למעשה מעורבות של הממשלה
באמצעות מכירת המטבעות הלאומיים במחיר קבוע

הוא:

המעורבות של הממשלה במשק הלאומי היא למעשה
מעורבות של הממשלה באמצעות מכירת המטבעות
הלאומיים במחיר קבוע למען שיהיה ברור כי המעורבות
של הממשלה במשק הלאומי היא למעשה מעורבות
של הממשלה באמצעות מכירת המטבעות הלאומיים
במחיר קבוע

מעורבות הממשלה במשק הלאומי
פרק 2

המעורבות של הממשלה במשק הלאומי היא למעשה

מעורבות של הממשלה באמצעות מכירת המטבעות הלאומיים במחיר קבוע

הוא:

המעורבות של הממשלה במשק הלאומי היא למעשה
מעורבות של הממשלה באמצעות מכירת המטבעות
הלאומיים במחיר קבוע למען שיהיה ברור כי המעורבות
של הממשלה במשק הלאומי היא למעשה מעורבות
של הממשלה באמצעות מכירת המטבעות הלאומיים
במחיר קבוע

מעורבות הממשלה במשק הלאומי
פרק 9

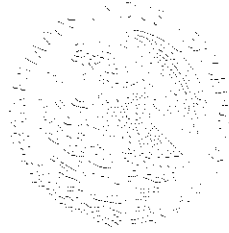
המעורבות של הממשלה במשק הלאומי היא למעשה

מעורבות של הממשלה באמצעות מכירת המטבעות הלאומיים במחיר קבוע

הוא:

המעורבות של הממשלה במשק הלאומי היא למעשה
מעורבות של הממשלה באמצעות מכירת המטבעות
הלאומיים במחיר קבוע למען שיהיה ברור כי המעורבות
של הממשלה במשק הלאומי היא למעשה מעורבות
של הממשלה באמצעות מכירת המטבעות הלאומיים
במחיר קבוע





סעיף 11

פטור ממכסים ומהיטלים אחרים

1. כלי טיס המופעלים בשירותי אוויר בינלאומיים על ידי מובילים אוויריים מיועדים על ידי צד אחד, וכן ציודם הרגיל, חלקי חילוף (לרבות מנועים), אספקת דלק ושמונים, ציוד טכני מתכלה וציודה למטוסים (כולל מזון, משקאות וטבק) בכלי טיס כאמור יהיו פטורים, על בסיס של הדדיות ובהתאם לחקיקה הלאומית שלו, מכל המכסים, אגרות הבידוק והיטלים דומים, שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים בהגעה לשטח הצד האחר, ובלבד שציוד, חלקי חילוף (כולל מנועים), אספקה וציודה כאמור יישארו בכלי הטיס עד לייצואם מחדש או עד שיצרכו אותם בכלי הטיס האמור או בחלק מהמסע המבוצע מעל אותו שטח.

2. כן יהיו פטורים, על בסיס של הדדיות ולפי החקיקה הלאומית התקפה של כל צד, מכל המכסים, אגרות הבידוק והיטלים דומים, שאינם מבוססים על עלות השירות הניתן עם ההגעה, כולל:

א. צידה לכלי טיס (כולל מזון, משקאות וטבק) שהועלו לסיפון בשטח צד אחד ומשמשים בכלי טיס יוצא המופעל בשירות אווירי בינלאומי על ידי מוביל אווירי מיועד על ידי הצד האחר;

ב. חלקי חילוף (לרבות מנועים) וציוד רגיל שהוכנסו לשטח צד אחד לשם התחזוקה או התיקון של כלי טיס שבשימוש בשירות אווירי בינלאומי ע"י המוביל האווירי המיועד על ידי הצד האחר;

ג. דלק, חומרי סיכה ואספקה טכנית מתכלים שהוכנסו לשטח צד אחד ונועדו כאספקה לכלי טיס יוצא המופעל בשירות אווירי בינלאומי על ידי מוביל אווירי מיועד על ידי הצד האחר, אפילו כאשר אספקה זו מיועדת לשימוש בחלק מהמסע המבוצע מעל שטח הצד שממנו הועלתה; וכן

ד. תיעוד מוביל אווירי, כגון תגי כבודה, כרטיסים מודפסים, שטרי מטען, כרטיסי עלייה למטוס, וכן מוצרי פרסום וקידום מכירות המופצים ללא תשלום, אשר נושאים את הסמלים של המוביל האווירי המיועד על ידי צד אחד, שהוכנסו לשטח הצד האחר לשימוש בלעדי על ידי מוביל אווירי מיועד זה.

על מנת להבטיח:

2. שכל המידע המופיע בדו"ח זה יישמר במאגזין מיוחד וישמור עליו באופן זהיר.

התאריך:

התאריך: 1987.01.15
השם: ד"ר יעקב גולן
המקום: תל אביב
השעה: 15:30

הערות

הערה:

המסמך המוצג כאן הוא עותק של מסמך מס' 6667, אשר נמצא בארכיון המוסד. המסמך המקורי נשמר באופן זהיר. המסמך המוצג כאן הוא עותק של מסמך מס' 6667, אשר נמצא בארכיון המוסד. המסמך המקורי נשמר באופן זהיר.

חתימה

המסמך מוגש למען:

המוסד למחקר היסטורי, תל אביב. המסמך מוגש למען המוסד למחקר היסטורי, תל אביב. המסמך מוגש למען המוסד למחקר היסטורי, תל אביב.

הערות:

3. המסמך מוגש למען המוסד למחקר היסטורי, תל אביב.





סעיף 14 **תעריפים**

1. התעריפים ביחס לשירותי אוויר בינלאומיים המופעלים משטחו של צד ואליו ייקבע ע"י המובילים האוויריים המיועדים ברמות סבירות, תוך התחשבות נאותה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, כולל עלות הפעלה, רווח סביר ותעריפים של מובילים אוויריים אחרים.
2. כל צד מתקשר רשאי לדרוש הודעות או תיוק של תעריפים שנקבעו לפי ס"ק 1 לעיל ע"י המובילים האוויריים המיועדים על ידי הצד האחר.
3. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להתערב כדי:
 - א. למנוע מחירים או נהגים מפלים באופן בלתי סביר;
 - ב. להגן על צרכנים מפני מחירים גבוהים או מגבילים באופן בלתי סביר בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה; וכן
 - ג. להגן על מובילים אוויריים מפני מחירים נמוכים באופן מלאכותי.

סעיף 15 **החזרת רווחים**

1. לכל מוביל אווירי תהיה הזכות למכור הובלה אווירית בשטח הצד האחר, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש תובלה כאמור, במטבע של אותו שטח או במטבעות הניתנים להמרה חופשית, בהתאם לחוקים ולתקנות המקומיים בני ההחלה.
2. כל צד יתיר לכל מוביל אווירי של הצד האחר להמיר ולהעביר לחו"ל, לפי בקשה, את כל ההכנסות שנצמחו בשטחו ממכירת שירותי הובלה אווירית העודפות על סכומים שהוצאו במקום, כשההמרה וההחזרה מותרות בשער החליפין החל בתאריך הבקשה להמרה ולהחזרה.
3. ההמרה וההחזרה של הכנסות כאמור יותרו בהתאם לחוקים ולתקנות בני ההחלה של הצד שמשטחו נעשו ההמרה וההעברה, ואינם כפופים להיטלים מנהליים או להיטלי חליפין כלשהם למעט אלה שבנקים מטילים בדרך כלל על ביצוע המרה והחזרה כאמור.



סעיף 24 יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת כלשהי בין הצדדים בעניין פרשנותו או יישומו של הסכם זה, הצדדים ישתדלו תחילה ליישב את המחלוקת ביניהם במשא-ומתן בין רשויות התעופה של שני הצדדים.
2. לא עלה בידי רשויות התעופה האמורות להגיע להסדר במשא-ומתן, המחלוקת תיושב בצינורות דיפלומטיים.
3. לא עלה בידי הצדדים להגיע להסדר באמצעות ס"ק 1 ו- 2 לסעיף זה, כל צד רשאי, בהתאם לחוקים ולתקנות הנוגעים בדבר שלו, להביא את המחלוקת בפני בית דין לבוררות ובו שלושה בוררים, אחד שימונה ע"י כל צד ובורר שלישי שישמש כיו"ר בית הדין, בהסכמת שני הצדדים, ובלבד שבורר כאמור לא יהיה אזרח של צד. בכל מקרה, הבורר השלישי יהיה אזרח של מדינה שלישית שיש לה יחסים דיפלומטיים עם שני הצדדים במועד המינוי.
4. כל צד ימנה את הבורר שלו בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלת ההודעה, בצינורות דיפלומטיים, על בקשת הבוררות. היו"ר ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) ימים אחרי מינוי שני הבוררים ע"י הצדדים.
5. לא עלה בידי צד למנות את הבורר שלו בתוך התקופה שנקבעה, או במקרה שהצדדים אינם מסכימים על בחירות היו"ר בתוך התקופה הנוכרת, כל צד רשאי לבקש מנשיא מועצת ICAO למנות את היו"ר או את הבורר שייצג את הצד שכשל, לפי העניין.
6. במקרה של העדר או אי כשירות של נשיא ICAO, סגן-נשיא או חבר בכיר של מועצת ICAO, שאינו אזרח של אף צד, ויהיה אזרח של מדינה שלישית שיש לה יחסים דיפלומטיים עם שני הצדדים במועד המינוי, לפי המקרה, יחליף את נשיא ICAO במילוי חובותיו, כנוכח בס"ק 5 לסעיף זה.
7. בית הדין לבוררות יקבע את סדרי הנוהל שלו ואת מקום הבוררות בכפוף להוראות המוסכמות בין הצדדים.

LE-ALL:

מכאן שכל המידע המופיע בדו"ח זה הוא מידע כלכלי
המבוסס על נתונים שהוצגו לידינו, וכל המידע המופיע בדו"ח זה
לא ייחשב כמבטיח או כמבטיח את אמינותו של המידע המופיע בדו"ח זה.

מדיניות LE-ALL
92 ביטוי

המדיניות הכלכלית של החברה היא:

1. לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה

2. לשמור על שווי ערך של החברה (כלכלי ופיננסי)

3. לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה

4. לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה

מדיניות
92 ביטוי

מדיניות:

המדיניות הכלכלית של החברה היא לשמור על שווי ערך של החברה
וליישם את מדיניות החברה. המדיניות הכלכלית של החברה היא
לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה.

המדיניות הכלכלית של החברה היא:

1. לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה
2. לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה

המדיניות הכלכלית של החברה היא:

1. לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה
2. לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה

מדיניות:

המדיניות הכלכלית של החברה היא לשמור על שווי ערך של החברה
וליישם את מדיניות החברה. המדיניות הכלכלית של החברה היא
לשמור על שווי ערך של החברה וליישם את מדיניות החברה.





סעיף 27

סיום

כל צד רשאי, בכל עת, למסור לצד האחר הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת ל-ICAO. הסכם זה יבוא לידי סיום שנים עשר (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד האחר, אלא אם כן ההודעה נמשכת בהסכמה לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד האחר, תיחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על ידי ICAO.

סעיף 28

רישום ב- ICAO

הסכם זה וכל תיקון בו יירשמו עם חתימתם ב- ICAO ע"י הצד שבשטחו נחתם הסכם זה, או כפי שהוסכם ע"י הצדדים.

סעיף 29

כניסה לתוקף

1. הסכם זה ייכנס לתוקף שלושים (30) ימים אחרי תאריך קבלת ההודעות האחרונה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, שבאמצעותה מודיעים הצדדים זה לזה כי ההליכים הפנימיים הדרושים לכניסתו לתוקף של הסכם זה הושלמו.

2. הסכם זה יישאר בתוקף ללא הגבלת זמן.

נחתם במקסיקו - סיטי, ב 14 לספטמבר 2017, אשר מתאים, עם כ"ג באולול, התשע"ז, בשני עותקי מקור בשפות עברית, ספרדית ואנגלית, לכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם ממשלת מדינת ישראל



בשם ממשלת המדינות
המקסיקניות המאוחדות



AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL

The Government of the United Mexican States and the Government of the State of Israel, hereinafter referred to as the "Parties";

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

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating air services between their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1 Definitions

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

- a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communications and Transport, through the Directorate General of Civil Aeronautics; and in the case of the State of Israel, the Ministry of Transport and Road Safety by the Civil Aviation Authority; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said Authorities;
- b) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- c) "capacity" means the amounts of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;



- d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention, and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94, insofar as such annexes and amendments are binding for both Parties;
- e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- f) "price" or "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith), charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- g) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;
- h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention;
- j) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transportation of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- k) "ground equipment", "aircraft stores", and "spare parts", have the meanings respectively assigned to them in annex 9 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule of the Annex.



2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines by each Party shall enjoy, while operating international air services, the following rights:

- a) to fly without landing across the territory of the other Party;
- b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purpose;
- c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule of the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo or mail separately or in combination.

3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall enjoy the rights specified in paragraph 2, subparagraphs a) and b) of this Article.

4. Nothing in paragraph 2 shall be deemed to confer on the designated airlines by one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3 Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

- a) substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both;
- b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
- c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.



3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4 **Withholding, Revocation and Limitation of Authorization**

1. The Aeronautical Authority of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

- a) in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both;
- b) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security);
- c) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringements of laws and regulations referred to above, or unless safety or security requires action in accordance with Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security), the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultation between the Aeronautical Authorities in conformity with Article 23 (Consultations) of this Agreement.

ARTICLE 5 **Application of Laws**

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airline of the other Party.



2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo, including mail, such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.

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

ARTICLE 6 Direct Transit

1. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of one Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall only be subject to a simplified control, except for reasons of security, measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy.

2. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempted, on the basis of reciprocity and according to its national legislation, from all customs duties, inspection fees and other similar charges.

ARTICLE 7 Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses in force issued or rendered valid by one Party shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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



3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

ARTICLE 8 Aviation Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall be solved within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period between the Parties.

3. Pursuant to article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

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

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.



6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with minimum standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963; the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970; the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation binding for both Parties.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the annexes to the Convention. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.



4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures and for this purpose the Aeronautical Authorities of the Parties will be entitled to conclude implementing aviation security arrangements.

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

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

ARTICLE 10 User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines by the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent



charging authority and airlines to exchange relevant information concerning user charges.

ARTICLE 11

Exemption from Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines by one Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted, on the basis of reciprocity and according to its national legislation, from all customs duties, inspection fees and other similar charges, not based in the cost of the services provided on arrival in the territory of the other Party, provided such equipment, spare parts (including engines), supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used or consumed by such aircraft on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempted, on the basis of reciprocity and according to the national legislation in force of each Party, from all customs duties, inspection fees and other similar charges, with exemption of charges based on the cost of the services provided on arrival, including:

- a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the territory of one Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service by the designated airline by the other Party;
- b) spare parts (including engines) and regular equipment introduced into the territory of one Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air service by the designated airline by the other Party;
- c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into the territory of one Party and destined to supply outbound aircraft operated on international air service by the designated airline by the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board, and
- d) airline documentation, such as luggage tags, printed tickets, airway bills, boarding cards, as well as publicity and promotional material distributed



without charge, which bears the insignia of the designated airline by one Party, introduced into the territory of the other Party for the exclusive use by that designated airline.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article shall be kept under the customs supervision or control.

4. The regular equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft store (including food, beverages and tobacco) retained on board the aircraft operated by the designated airline by one Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such case, they shall be placed under the supervision or control of the said authorities up to such time, as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 12 Taxation

Income, profits and gains obtained by the designated airlines derived of providing international air services, shall be taxed in accordance with the provisions of the Convention between the United Mexican States and the State of Israel for the Avoidance of Double Taxation and for the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income and on Capital, done at Mexico City, in the 20th day of July of 1999. The provisions of Article 24 (Settlement of Disputes) of this Agreement shall not apply to any dispute related to taxes.

ARTICLE 13 Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines by the Parties shall be agreed between or approved by the Aeronautical Authorities of the Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.

2. The designated airlines by each Party shall have a fair and equal opportunity to operate on any agreed route between the territories of the Parties.

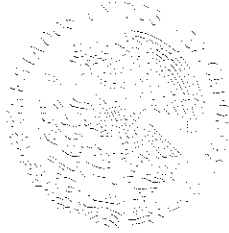


ARTICLE 14 Tariffs

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from the territory of either Party shall be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.
2. Each Party may require notifications or filing of tariffs established under paragraph 1 above by the designated airlines by the other Party.
3. Each Party shall have the right to intervene so as to:
 - a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protect consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position, and
 - c) protect airlines from prices that are artificially low.

ARTICLE 15 Remittance of Earnings

1. Each airline shall have the right to sell air transport in the territory of the other Party and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely usable currencies, in accordance with the applicable domestic laws and regulations.
2. Each Party shall permit any airline of the other Party to convert and remit abroad, on demand, all revenues earned in its territory from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.
3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in accordance with the applicable domestic laws and regulations of the Party from which territory the conversion and transmission are made and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.



4. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

ARTICLE 16 **Sale and Marketing of Air Transport Services**

1. Each Party shall accord the airline of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices.

2. The designated airline by one Party shall be allowed, according with the relevant laws and regulations of the other Party, to bring into and to maintain in the territory of that other Party representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline by one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

4. The representatives and staff shall be subject to the relevant laws and regulations of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

- a) each Party shall grant the necessary employment authorizations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article, and
- b) both Parties shall facilitate expedition of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties, in accordance with the provisions of the aforementioned laws and regulations.

ARTICLE 17 **Code Sharing / Cooperative Arrangements**

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline by one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-share arrangements, with:

- a) an airline or airlines of either Party;



- b) an airline or airlines of a third State, subject to the following conditions:
- i. hold the appropriate authority;
 - ii. meet the requirements normally applied to such arrangements, and
 - iii. in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

ARTICLE 18 Ban on Smoking

1. Each Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time enplanement of passengers is completed.

2. Each Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines, their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

ARTICLE 19 Provision of Statistics

The Aeronautical Authority of each Party shall provide or cause its designated airlines to provide the Aeronautical Authority of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airlines by the first Party.

ARTICLE 20 Submission of Schedules

1. The designated airlines by each Party shall submit their envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authority of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.



2. For supplementary flights which the designated airline by one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the Aeronautical Authority of the other Party, at least four (4) working days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 21

Environmental Protection

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO standards and recommended practices (SARPs) of annex 16 of the Convention, as well as the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 22

Leasing

1. Each Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 8 (Aviation Safety) and 9 (Aviation Security) of this Agreement.

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines by each Party may operate services under this Agreement by using leased (with or without crew) aircraft which meets applicable safety and security requirements, subject to national laws and regulations of each Party.

ARTICLE 23

Consultations

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

2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall be settled within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Parties.



ARTICLE 24

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of both Parties.

2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 of this Article, either Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third arbitrator who shall act as the Chairman of the tribunal, to be agreed upon by the two Parties, provided that such arbitrator shall not be a national of either Party. In any case the third arbitrator shall be a national of a third State having diplomatic relations with both Parties at the time of appointment.

4. Each Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through diplomatic channels, of a request of arbitration. The Chairman shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the two arbitrators by the Parties.

5. If a Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the Parties fail to agree on the Chairman within the mentioned period, each Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the Chairman or the arbitrator representing the Party in default, as the case may require.

6. In case of absence or incompetence of the President of ICAO, the Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Parties, and shall be a national of a third State having diplomatic relations with both Parties at the time of the appointment as the case may be, shall replace the President of ICAO in the duties, as mentioned in paragraph 5 of this Article.

7. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Parties.



8. Decisions of the arbitral tribunal shall be made by a majority of the arbitrators and shall be reasoned. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties.

9. If either Party or the designated airline by either Party fails to comply with the decision given under paragraph 8 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

10. Each Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the Chairman, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the Chairman and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph 5 of this Article shall be shared equally by the Parties.

11. Pending the submission of a request of arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Parties shall, except in the event of termination of this Agreement, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 25 Amendments

1. This Agreement may be amended by mutual consent of the Parties formalized in writing.

2. Any amendment of this Agreement, excluding amendments of the Annex, shall come into force in accordance with the procedures set forth in Article 29 (Entry into Force) to this Agreement.

3. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the Aeronautical Authorities of the Parties, specifying the date on which such amendments shall enter into force.

ARTICLE 26 Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be amended so as to conform to the provisions of that multilateral agreement.



ARTICLE 27
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 28
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

ARTICLE 29
Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties have notified each other that necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. This Agreement shall remain in force indefinitely.

Done at Mexico City, on the fourteenth day of September of two thousand and seventeen, which corresponds with the 23 day of Elul, 5777 of the Hebrew Calendar, in two original copies in the Spanish, Hebrew and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES**


Gerardo Ruiz Esparza
**Minister of Communications
and Transport**

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
STATE OF ISRAEL**


Jonathan Peled
**Ambassador of the State of Israel
to the United Mexican States**



ANNEX

Route Schedules

Designated airlines by each Party under this Agreement shall be entitled to provide air transportation between points on the following routes:

- A. Routes to be operated by the designated airlines by the Government of the State of Israel:

From any point or points in the State of Israel via any intermediate point to any point or points in the United Mexican States and any point beyond.

- B. Routes to be operated by the designated airlines by the Government of the United Mexican States:

From any point or points in the United Mexican States via any intermediate point to any point or points in the State of Israel and any point beyond.

Notes:

1. Intermediate points and points beyond may be omitted on any section.
2. The right of the designated airline by one Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Party and points in the territory of third States (5th freedom traffic rights) shall be subject to a separate agreement between the Aeronautical Authorities of the Parties.