

palabras "Estados de la Unión Económica Benelux, la República Federal de Alemania, la República Francesa y la República Italiana".

Artículo 3. En el artículo 8 del Acuerdo, las palabras "Estados de la Unión Económica Benelux, la República Federal de Alemania y la República Francesa" quedan reemplazadas por las palabras "Estados de la Unión Económica Benelux, la República Federal de Alemania, la República Francesa y la República Italiana".»

El presente Protocolo se aplica provisionalmente desde el 26 de junio de 1991, según dispone su artículo 4.

Lo que se hace público para general conocimiento.
Madrid, 8 de julio de 1991.-El Secretario general Técnico, Aurelio Pérez Giralda.

19400 *CONVENIO sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y el Reino de Arabia Saudita y anejo, hecho en Jeddah el 19 de septiembre de 1987.*

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL REINO DE ARABIA SAUDITA

INDICE DEL CONVENIO

Preámbulo

- Artículo 1. *Definiciones.*
- Artículo 2. *Concesión de derechos.*
- Artículo 3. *Designación y autorizaciones de explotación.*
- Artículo 4. *Derechos de retirada, revocación o modificación.*
- Artículo 5. *Aplicación de las Leyes y Reglamentos nacionales.*
- Artículo 6. *Certificados y licencias.*
- Artículo 7. *Derechos aduaneros, impuestos y otras cargas.*
- Artículo 8. *Igualdad de oportunidades, capacidad y demanda de tráfico.*
- Artículo 9. *Tarifas.*
- Artículo 10. *Transferencia de excedentes.*
- Artículo 11. *Estadísticas de tráfico.*
- Artículo 12. *Interpretación, aplicación, enmiendas y consultas.*
- Artículo 13. *Arbitraje.*
- Artículo 14. *Registro en la OACI.*
- Artículo 15. *Denuncia.*
- Artículo 16. *Multilateral.*
- Artículo 17. *Entrada en vigor.*

Anejo

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL REINO DE ARABIA SAUDITA

PREAMBULO

El Reino de España y el Reino de Arabia Saudita,
Siendo Partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Reconociendo la importancia del desarrollo continuo del transporte aéreo internacional en el mundo, como cuestión de interés común y pública necesidad,

Deseosos de concluir un Convenio con el fin de establecer y fomentar los servicios aéreos comerciales entre sus respectivos territorios,

A través de sus representantes debidamente designados y autorizados,

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1

A los fines del presente Convenio:

A) Por «Convenio» se entiende el presente Convenio, junto con el anejo que se incluye, así como cualquier enmienda al mismo.

B) Por «Autoridades Aeronáuticas» se entiende, por lo que se refiere a España, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Dirección General de Aviación Civil), y, por lo que se refiere al Reino de Arabia Saudita, la Presidencia de Aviación Civil o, en ambos casos, cualquier persona u Organismo autorizado a asumir las funciones ejercidas en la actualidad por dichas autoridades.

C) Por «Empresa Aérea Designada» se entiende la Empresa aérea que una Parte Contratante haya comunicado a la otra Parte que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, será la Empresa que explote en una ruta especificada incluida en el anejo al presente Convenio.

D) Los términos «Servicio Aéreo» y «Empresa Aérea» tendrán el significado previsto en el artículo 96 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

E) Por «Rutas Especificadas» se entienden las rutas establecidas en el anejo al presente Convenio.

F) Por «Servicios Convenidos» se entienden los servicios aéreos internacionales que puedan ser explotados en las rutas especificadas, de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio.

ARTÍCULO 2

A) Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio y en su anejo, cada Parte Contratante concede a la otra Parte los derechos necesarios para que la Empresa aérea designada de dicha Parte pueda realizar servicios aéreos de la siguiente manera:

1. Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
2. Aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante para fines no comerciales;
3. Embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separada o conjuntamente, en los puntos especificados en el anejo al Convenio.

B) Nada de lo dispuesto en el párrafo A podrá ser interpretado en el sentido de que se confiera a la Empresa aérea de una Parte Contratante el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga o correo, transportados con o sin remuneración o alquiler, y destinados a otro punto situado en el territorio de esa Parte.

ARTÍCULO 3

Los servicios aéreos en una ruta especificada en el anejo al presente Convenio podrán ser iniciados por una Empresa aérea de una Parte Contratante en cualquier momento, una vez que esa Parte haya designado por escrito a través de los canales diplomáticos a dicha Empresa para tal ruta y la otra Parte haya concedido la correspondiente autorización de explotación. Con sujeción a lo dispuesto en los artículos 4 y 6 del Convenio, la otra Parte Contratante concederá sin demora esta autorización. Las autoridades aeronáuticas competentes de esa Parte, sin embargo, podrán exigir que la Empresa aérea designada demuestre que está en condiciones de cumplir con las obligaciones previstas en las Leyes y Reglamentos normalmente aplicadas por dichas autoridades, antes que permitir que se inicien las operaciones previstas en el presente Convenio.

ARTÍCULO 4

A) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de retirar o revocar a la Empresa aérea designada de la otra Parte la autorización de explotación mencionada en el artículo 3 del presente Convenio o a imponer condiciones a tales autorizaciones:

1. Cuando tal Empresa no cumpla con las Leyes y Reglamentos normalmente aplicados por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.
2. Cuando tal Empresa no cumpla con las Leyes y Reglamentos en el artículo 5 del Convenio; o
3. Cuando una Parte Contratante no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de tal Empresa se halla en manos de la Parte Contratante que la haya designado o de sus nacionales.

B) A menos que se requiera acción inmediata para impedir la infracción de las Leyes y Reglamentos mencionados en el artículo 5 del presente Convenio, el derecho a revocar las autorizaciones solamente será ejercido después de haberse consultado con la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 5

A) Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la explotación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio serán aplicadas a las aeronaves de la Empresa aérea designada de la otra Parte y serán respetadas por tales aeronaves a la entrada y salida del territorio de la primera Parte y durante su permanencia en el mismo.

B) Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada o salida de pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo de una aeronave, incluidos los trámites relativos a la entrada y salida del país, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda y sanidad serán respetadas por la Empresa aérea designada de la otra Parte o por quien actúe en su representación al entrar en el territorio de la primera Parte, al salir de él y durante la permanencia en el mismo.

ARTÍCULO 6

Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte Contratante, y que estén en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de las rutas y los servicios previstos en el presente Convenio, con tal de que los requisitos bajo los cuales tales certificados o licencias fueran expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva, no

obstante, el derecho a no reconocer para el sobrevuelo de su propio territorio la validez de los títulos de aptitud y las licencias expedidos a sus propios súbditos por la otra parte.

ARTÍCULO 7

A) Cada Parte Contratante eximirá a la Empresa aérea designada de la otra Parte de restricciones a la importación, derechos de aduanas, gastos de inspección y otros derechos, cargas o impuestos sobre el combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (motores incluidos, equipo regular, equipo de tierra, provisiones y demás productos destinados exclusivamente a su uso en conexión con la explotación o servicios de las aeronaves de la Empresa aérea designada de la otra Parte, utilizadas en servicios aéreos internacionales.

B) Las exenciones mencionadas en el párrafo A) se aplicarán a los productos que:

1. Hayan sido introducidos en el territorio de una Parte Contratante por la Empresa designada de la otra Parte o en su representación.
2. Hayan sido retenidos a bordo de la aeronave de la Empresa aérea designada de una Parte Contratante a la llegada al territorio de la otra Parte o a la salida del mismo; o
3. Hayan sido llevados a bordo de la aeronave de la Empresa aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte para su uso en un servicio aéreo internacional, con independencia de que tales productos sean o no utilizados o consumidos totalmente dentro del territorio de la Parte Contratante que conceda la exención.

C) Las exenciones previstas en este artículo serán asimismo aplicables en los casos en que la Empresa aérea designada de una Parte Contratante haya concluido Acuerdos con otra Empresa aérea para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los productos especificados en los Párrafos A) y B) de este artículo, con tal de que tal Empresa aérea disfrute igualmente de tales exenciones por la concesión de la otra Parte.

D) El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de cualquier Parte Contratante no podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte sin la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán ser colocadas bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que hayan sido reexportadas o hayan recibido otro destino, de conformidad con las disposiciones aduaneras.

E) Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes sólo estarán sujetos a control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo están exentos de derechos de aduana y de otros impuestos similares.

ARTÍCULO 8

A) La Empresa aérea designada de cada Parte Contratante gozará de justas e iguales oportunidades para explotar los servicios aéreos en las rutas contempladas por el presente Convenio.

B) Al realizar tales explotaciones, la Empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes deberá tomar en consideración los intereses de la Empresa aérea designada de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente los servicios que ésta suministre en la totalidad o en parte de la misma ruta.

C) Los servicios aéreos suministrados al público por las Empresas aéreas que actúen de conformidad con el presente Convenio guardarán una estrecha relación con las necesidades del público para tales servicios.

D) Los servicios aéreos suministrados por una Empresa aérea designada de conformidad con el presente Convenio tendrán como objetivo primordial ofrecer la capacidad adecuada para la demanda de tráfico entre el país del que es nacional la citada Empresa aérea y los países de destino final del tráfico. El derecho a embarcar o desembarcar en tales servicios internacionales tráfico con destino a terceros países o procedente de los mismos en un punto o puntos de las rutas descritas en el anejo al Convenio se ejercerá de conformidad con los principios generales que ambas Partes Contratantes suscriben de un desarrollo ordenado y se supeditarán al principio general de que la capacidad deberá estar relacionada con:

1. La demanda de tráfico entre el país de origen y los países de destino final del tráfico.
2. Las necesidades de la explotación directa de las líneas aéreas.
3. La demanda de tráfico en la zona que atraviesa la Empresa aérea, una vez tenidos en cuenta los servicios aéreos locales y regionales.

ARTÍCULO 9

A) Las tarifas aplicables por las Empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes para el transporte destinado al territorio de la otra Parte o procedente del mismo se establecerá a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, con el fin de incluir o reflejar los costes de la explotación, un beneficio razonable de las tarifas aplicadas por otras Empresas aéreas, así como las características del servicio. Tales tarifas serán sometidas a

la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, quienes actuarán de conformidad con sus obligaciones y en virtud del presente Convenio, dentro de los límites de sus facultades legales.

B) Las Partes Contratantes acuerdan que sus Empresas aéreas designadas, al proponer las tarifas, se consultarán mutuamente y consultarán a otras Empresas aéreas que exploten en la totalidad o parte de las rutas afectadas, con el fin de actuar coordinadamente y lograr un acuerdo entre ellas sobre la tarifa o tarifas propuestas. Tal Acuerdo será logrado, en la medida de lo posible, recurriendo a los procedimientos de las Conferencias de tráfico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) o de otras Asociaciones u Organismos de Empresas aéreas que puedan ser reconocidas a estos efectos por las Partes Contratantes. Las Partes acuerdan, asimismo, aplicar los procedimientos descritos en los párrafos C), D) y E).

C) Las tarifas que sean propuestas por las Empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes para el transporte destinado al territorio de la otra Parte o procedente del mismo serán presentadas a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, al menos, sesenta días antes de la fecha prevista para su puesta en práctica, salvo que, en casos especiales, las citadas autoridades acuerden un período más breve. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes que reciban una tarifa para su aprobación y que no estén conformes con tal tarifa, podrán comunicarlo a la otra Parte con anterioridad a la expiración de los primeros treinta días del período de sesenta días previsto.

D) Si, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo B), las Empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes no pudieran ponerse de acuerdo sobre una tarifa o tarifas propuestas o no pudiera lograrse de cualquier otra forma un acuerdo entre las Empresas, y se comunicara una notificación de disconformidad conforme a lo dispuesto en el párrafo C), las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes procurarán lograr un acuerdo sobre la tarifa apropiada. Mientras no se haya establecido una nueva tarifa por acuerdo de las Partes Contratantes, la tarifa previamente aprobada permanecerá en vigor.

E) Si no se pudiera lograr un acuerdo sobre una tarifa apropiada antes de finalizar el período de sesenta días, previsto en el párrafo C), al término de cuyo período la tarifa propuesta entraría en vigor, o durante el período de prolongación acordado, se aplicarán las disposiciones del artículo 13 del presente Convenio.

ARTÍCULO 10

Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte el derecho de libre transferencia al cambio oficial de los excedentes de los ingresos respecto de los gastos obtenidos en su territorio como resultado del transporte de pasajeros, equipaje, correo y carga realizado por la Empresa aérea designada de la otra Parte. Cuando existe entre las Partes un Convenio especial de pagos, las transferencias se realizarán de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio.

ARTÍCULO 11

A) Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes deberá suministrar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si así lo solicitara, las informaciones estadísticas que razonablemente puedan considerarse necesarias para revisar la capacidad ofrecida en los servicios convenidos por la Empresa aérea designada de la primera Parte Contratante.

B) Tales informes incluirán la información necesaria para determinar el volumen de tráfico transportado por la mencionada Empresa aérea en los servicios convenidos.

C) Las Empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán derecho a tener en el territorio de la otra Parte Contratante el personal técnico y comercial necesario para el normal desarrollo de sus actividades comerciales. Dicho personal tendrá la nacionalidad de cualquiera de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 12

A) En un espíritu de estrecha colaboración las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante se consultarán mutuamente de vez en cuando con el fin de asegurar la aplicación y el satisfactorio cumplimiento de lo dispuesto en el presente Convenio y en su anejo.

B) Si cualquiera de las Partes Contratantes estimara deseable modificar cualquiera de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta con la otra Parte; tal consulta, que podrá hacerse mediante conversaciones o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta días a partir de la fecha de solicitud. Las modificaciones acordadas de esta manera entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante un canje de notas por vía diplomática.

C) Las modificaciones del anejo al presente Convenio podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmadas por canje de notas por vía diplomática.

ARTÍCULO 13

A) Cualquier controversia que surja entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio que no sea satisfactoriamente solucionada mediante consulta, será sometida a arbitraje a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con el procedimiento siguiente.

B) El arbitraje será realizado por un Tribunal de tres árbitros constituido de la siguiente forma:

1. Cada Parte Contratante nombrará un árbitro dentro de sesenta días a partir de la fecha de la entrega de una Parte a la otra de la petición de arbitraje. Dentro de un plazo de treinta días a partir de este período de sesenta días, los dos árbitros nombrados de esta manera nombrarán de mutuo acuerdo un árbitro que no sea nacional de ninguna de las dos Partes Contratantes.

2. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombrara un árbitro o si el tercer árbitro no fuera nombrado de conformidad con el párrafo B-1, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al correspondiente árbitro o árbitros.

C) Cada Parte Contratante se compromete a respetar cualquier laudo del Tribunal arbitral.

D) Los gastos del Tribunal arbitral incluidos los emolumentos y los gastos de los árbitros serán compartidos a partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 14

El presente Convenio y su anejo, así como todas las enmiendas que en ellos se introduzcan serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 15

A) Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte mediante una nota diplomática su intención de poner término al presente Convenio. Dicha notificación deberá ser enviada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio terminará un año después de la fecha de recepción de la notificación de denuncia a menos que dicha notificación sea retirada por mutuo acuerdo de las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho plazo.

B) A falta de acuse de recibo de una de la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación de denuncia del Convenio ha sido recibida catorce días después de la recepción de la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 16

El presente Convenio será modificado para estar en armonía con cualquier Convenio multilateral que sea vinculante para ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 17

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha en que ambos Gobiernos se hayan notificado mutuamente mediante canje de notas diplomáticas el cumplimiento de las respectivas formalidades para la entrada en vigor del Convenio.

Hecho en Jeddah el 29 de septiembre de 1987, en ejemplar duplicado en los idiomas árabe, español, e inglés, siendo los tres textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación prevalecerá el texto inglés.

Por el Reino de España,

Tomás Chavarri,

Embajador del Reino de España
en el Reino de Arabia Saudita

Por el Reino de Arabia Saudita,

Nasser Al-Assaf,

Presidente de Aviación Civil

ANEJO

Al Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y el Reino de Arabia Saudita

1. *Rutas especificadas.*—Los servicios convenidos en las rutas especificadas mencionadas en el Convenio quedarán determinadas como sigue:

- Ruta saudita: Puntos en el Reino de Arabia Saudita—un punto intermedio—Madrid o Barcelona y v.v.
- Ruta española: Puntos en España—un punto intermedio—Jeddah o Dhahran y v.v.

Los puntos intermedios serán explotados sin derechos de tráfico de 5.ª libertad.

3. La Empresa aérea designada de una Parte Contratante podrá hacer escala en un mismo servicio en un solo punto situado en el territorio de la otra Parte Contratante.

4. La Empresa aérea designada podrá omitir el punto intermedio en la ruta indicada en el anejo en la totalidad o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de la ruta se halle situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dicha Empresa.

5. Las frecuencias y los horarios de la explotación de los servicios convenidos serán establecidos de mutuo acuerdo por las Empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, y serán sometidos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de dichas Partes al menos sesenta días antes de su entrada en vigor.

El presente Convenio entró en vigor el 8 de enero de 1991, siguiente día al de la fecha de la última de las Notas cruzadas entre las Partes comunicándose recíprocamente el cumplimiento de las respectivas formalidades para su entrada en vigor, según se señala en su artículo 17.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 12 de julio de 1991.—El Secretario general técnico, Aurelio Pérez Giralda.

19401

CANJE de Notas de 8 de mayo y 2 de octubre de 1989, constitutivo de Acuerdo por el que se enmienda el Convenio sobre Transportes Aéreos Regulares entre España y Brasil de 26 de noviembre de 1949.

NOTA VERBAL

La Embajada de España saluda atentamente al Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Federativa del Brasil y tiene la honra de manifestarle lo siguiente:

En la XII Reunión de Consulta celebrada entre Representantes de las Autoridades Aeronáuticas de España y Brasil en los días 11 al 13 de mayo de 1987 se adoptaron determinados acuerdos, recogidos en Acta de esa última fecha que, conforme a lo dispuesto por el artículo 11 del Convenio sobre Transportes Aéreos Regulares entre España y Brasil, de 28 de noviembre de 1949, han de ser confirmados por un canje de notas diplomáticas para conseguir su entrada en vigor.

Los puntos acordados durante la citada XII Reunión de Consultas y que aparecen en el Acta de 13 de mayo de 1987 son los siguientes:

I. SOBREVUELOS Y ESCALAS TÉCNICAS

Las dos Delegaciones reconocen que los derechos de sobrevuelo y escala técnica mutuamente otorgados pueden ser ejercidos por las Empresas designadas, con total libertad en los servicios operados hacia puntos más allá de los respectivos territorios.

II. CAPACIDAD

Las dos Delegaciones han decidido que la capacidad establecida en la letra A del Memorandum Confidencial de Entendimiento, firmado el 1 de octubre de 1976 (anexo 3 al acta final de la VII Reunión de Consulta), y modificado por Canje de Notas Diplomáticas de 29 de noviembre de 1979, pasa a ser de cinco servicios por semana para las Empresas de ambas Partes, con aeronave Douglas DC-10/30, con la configuración apropiada a cada una.

III. VUELOS ADICIONALES

Ambas Delegaciones han acordado que en el caso de que las necesidades del mercado aconsejen la operación de vuelos adicionales, las autoridades examinarán favorablemente la concesión de tales servicios con el tipo de aeronave autorizado o, excepcionalmente, con otro tipo de aeronave.

IV. CUADRO DE RUTAS-RUTA BRASILEÑA

Las dos Delegaciones han acordado modificar la ruta brasileña que figura en el anexo 2 al acta final de la VII Reunión de Consulta, firmada el 1 de octubre de 1986, de la siguiente forma:

Ruta Brasileña

Puntos en Brasil, vía un punto en África Occidental (o Casablanca), Lisboa, Madrid, Barcelona y más allá hacia cuatro puntos en Europa, en ambas direcciones.

Han decidido también que en la próxima Reunión en Consulta, la Delegación brasileña definirá los referidos puntos más allá de España.