

**No. 28391**

---

**ISRAEL  
and  
POLAND**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Warsaw on  
27 February 1990**

*Authentic texts: Hebrew, Polish and English.*

*Registered by Israel on 3 October 1991.*

---

**ISRAËL  
et  
POLOGNE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à  
Varsovie le 27 février 1990**

*Textes authentiques : hébreu, polonais et anglais.*

*Enregistré par Israël le 3 octobre 1991.*

נספח

- להסכם לתובלה אווירית בין ממשלת מדינת ישראל ובין ממשלת הרפובליקה של פולין ברבר תובלה אווירית סדירה בין שטחי ארצותיהן.
1. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שרותי אוויר על ידי המוביל האווירי המיועד של פולין:
    - נקודות בפולין,
    - נקודות ביניים,
    - נקודות בישראל,
    - נקודות שמעבר,
  2. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שרותי אוויר על ידי המוביל האווירי המיועד של ישראל:
    - נקודות בישראל,
    - נקודות ביניים,
    - נקודות בפולין,
    - נקודות שמעבר,
  3. זכויות החרות הוומישיות, לארצות שליטיות ומהן, יותוו בשותיט המוסכמים, ובלבד שהגלו תואמו והוסכמו מראש בין מובילי האוויר המיועדים, ואושרו על ידי רשויות התעופה הנוגעות בדבר.
  4. נקורות ביניים ונקודות שמעבר, כולן, או מקצתן ניתן, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, לפסוח עליהן במקצת הטיסות או בכולן, ובלבד שהשרות יתחיל או יסתיים בשטח ארצו של הצר שקבע את המוביל האווירי.
-

ס ע י ף 18  
רישום

ההסכם, לרבות כל התיקונים בו, וכן כל חילוף איגרות דיפלומטיות, ירשמו אצל הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

ס ע י ף 19

כניסה לתוקף וסיום

הסכם זה יכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים הודעות בכתב זה לזה, בחילופי איגרות דיפלומטיות, כי נתמלאו דרישותיהם הפנימיות לשם כניסה לתוקף.

כל צד מן הצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור הודעה לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא הסכם זה לידי סיום. הודעה כאמור תמסר בו-זמנית גם לארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה יובא הסכם זה לידי סיום שנים עשר (12) חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על ידי הצד המתקשר האחר; זולת אם נלקחה בחזרה ההודעה להביאו לסיום, בהסכמה הדדית, לפני תום חקופה זו. בהעדר אישור על קבלת ההודעה מאת הצד המתקשר האחר, תיראה ההודעה כאילו נזקבלה ארבעה עשר (14) יום לאחר קבלת ההודעה על ידי הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

ולראיה על כך חתמו החתומים מטה, שהוסמכו לכך כרין איש איש על ידי ממשלתו, על הסכם זה.

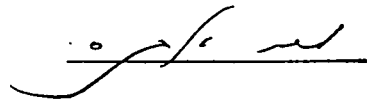
נעשה ב- 11/11/1990 ביום 27/11/1990, 5750, שהוא יום 27/11/1990, בשני עותקי מקור, בשפות העברית, הפולנית והאנגלית, ולכל נוסח דיון מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת הרפובליקה

בשם ממשלת מדינת ישראל

של פולין





ס ע י ך 16שינויים

1. סכור אחד הצדדים המוקשרים שרצוי לשנות הוראה מהוראות ההסכם, רשאי הוא לבקש התייעצויות עם הצד המוקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות ועופה יכול שיתנהלו אגב דיונים או בהתכתבות, ומן הראוי כי יתווילו תוך פרק זמן של שישים (60) יום מתאריך הבקשה. שינוי שכה הוסכם עליו יכנס לתוקפו עם שיאושר בחילופי איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בנספח להסכם זה יכול שיעשו בהסכם ישיר בין רשויות החעופה המוסמכות של הצדדים המוקשרים, ויאושרו בחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן כך שיחאיס לכל אמנה רב-צדדית העשויה לחייב את שני הצדדים המתקשרים.

ס ע י ך 17יישוב מחלוקות

1. נפלה מחלוקת בין הצדדים המוקשרים בענין פירושו או החלתו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים בראש ובראשונה ליישבה במשא ומתן ביניהם.
2. לא הגיעו הצדדים המתקשרים לכלל יישוב במשא ומתן זה, רשאים הם להסכים להעביר את ההכרעה במחלוקת לבית דין של שלושה בוררים, אשר אחד מהם ימונה על ידי כל צד מוקשר והשלישי על ידי שני הבוררים. כל צד מהצדדים המתקשרים ימנה בורר בתוך תקופת שישים (60) יום מן התאריך שבו קיבל אחד הצדדים המתקשרים הודעה, בצינורוון הדיפלומטיים, המבקשת בוררות בסכסוך, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) יום. לא מינה אחד מן הצדדים המוקשרים בורר בתוך התקופה כמפורש, או אם לא מונה בורר שלישי בתוך תקופה כמפורש, רשאי כל צד מן הצדדים המוקשרים לבקש מנשיא מועצת הארגון הכין-לאומי לתעופה אזרחית למנות בורר או בוררים, לפי המקרה. בכל מקרה יהא הבורר השלישי אזרח של מדינה שלישית, ישמש כיושב-ראש בית-הדין ויקבע את המקום שבו תזקקים הבוררות. כיה-הדין לבוררות יקבע את סדרי הדין, ובמירת הצורך יזליט ברבר החוק שיש להחילו.
3. כל החלטה שתינחן על ידי כיה-הדין לבוררות תחייב את שני הצדדים המוקשרים, זולת אם החליטו אחרת בעת העברת המחלוקת לבית-דין לבוררות.
4. הוצאות כיה-הדין יתחלקו בשווה בין הצדדים המוקשרים.
5. לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחר כל החלטה שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, וכל זמן שאין הוא ממלא אחריה, רשאי הצד המוקשר האחר להגביל, לעכב או לבטל כל זכויות או זכויות יתר שהעניק בתוקף הסכם זה לצד המתקשר שלא מילא אחר ההחלטה, או למוביל האווירי המיועד שלא מילא אחר ההחלטה.

4. תדיריות ולוחות זמנים להפעלת השרותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין שני המובילים והאוויריים המיועדים ויוגשו לרשויות התעופה לשם אישור לפחותו 30 יום לפני כניסתם לוווקי. לא הגיעו שני המובילים והאוויריים המיועדים לכלל הטכס, יועבר הענין לרשויות התעופה של הצדדים המוקשרים.
5. הטכס מסחרן בין שני המובילים והאוויריים המיועדים יהיה דרוש בעת הפעלתם של השרותים המוסכמים. הטכס מסחרי זה יוגש לרשויות התעופה של שני הצדדים לשם אישור.

### סעיף 13

#### הקלות

1. תשלומים המוטלים בשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על כלי-טיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עבור השימוש בנמלי-זעופה ומתקני זעופה אחרים, לא יהיו גבוהים מאלה המוטלים על כלי-טיס של מוביל אווירי לאומי של הצד המתקשר הראשון העוסק בשרותי אוויר בין-לאומיים דומים.
2. כל צד מתקשר יעודר והיעצויות בין הגופים המוסכמים המופקדים על הטלת תשלומים ובין המוביליט האוויריים המיועדיט המשתמשים בשירותים ובמתקנים, ומקום שמעשי, באמצעות הגופים היציגים של המוביליט האוויריים. וינתן הודעה סבירה למשומשים לגבי כל הצעוז שינוי בהיטלי המשחמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפוניהם בטרם ייעשו שינוים.
3. שום צד מתקשר לא יתן עריפווז למוביל אווירי משלו או לכל מוביל אווירי אחר על-פני מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר העוסק במתן שירותי אוויר בין-לאומיים דומים בהחלת תקנותיו בענין מכס, הגירה, הסגר ותקנות דומוז, או בשימוש בנמלי תעופה, נתיבי אוויר, שרוזי תעבורה אוויריים ומוקנים הקשורים לכך שבשליטחו.

### סעיף 14

#### חילופי מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל צד מוקשר יספקו לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, כל מידע סטטיסטי שניתן לדרוש באופן סביר לצורך קביעת הקיבולת המסופקת על ידי המוביל האווירי המיועד, מספר הטיסות המבוצע ע"י השרותים המוסכמים וכן מוצאן ויעדן של טיסות ישירות.

### סעיף 15

#### הוניהעצויוז

1. רשויות התעופה של הצדדים המוקשרים יוניהעצו זז עט זז מפעט לפעס, ברוח של שיתוף פעולה הדוק, לשם הבטחת ביצוען של הוראוזו הטכס זה ונספחו ולשם קיומן באורח המניה את זהעוז.
2. התייעצויות כאמור יותילו ווזר פרק זמן של שישים (60) יוז מוזאריך קבלתה של בקשה כאמור, זלוזו אט הטכיומו הצדדים המוקשרים אורוז.

ט ע י ף 11העברת עודפי תקבולים

1. המוביל האווירי המיועד של צד מווקשר יהיה חופשי, במישרין או באמצעות סוכן, למכור שירותי הובלה אווירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במטבע המקומי או בכל מטבע שניתן להמירו באורו חופשי, בכפוף להרשאות המתאימות ובהתאם לחוקים ולתקנות לאומיים החלים אצל שני הצדדים.
2. מובילים אוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להעביר משטח ארץ המכירה לשטח ארץ ביתם את העודף, בשטח ארץ המכירה של התקבולים על ההוצאות. העברה נטו זו תכלול הכנסות ממכירות, שנעשו במישרין או באמצעות סוכן, של שירותי תובלה אווירית ושירותי עזר משלימים, והתשלומים יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שהיננו בתוקף בין שני המדינות ותקנות מטבע-זר הישימות.
3. מובילים אוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברות כאמור תוך 30 יום, לכל היוזר, מתאריך הגשת הבקשה. התהליך לגבי העברות כאמור יהיה בהתאם לתקנות בדבר מטבע זר התקפות בארץ שבה נצמחת ההכנסה.
4. מובילים אוויריים של הצדדים המווקשרים יהיו חופשיים לבצע און ההעברה באופן מעשי עם קבלת האישור. במקרה שמסיבות טכניות לא ניתן לבצע העברה כאמור לאחר, יקבלו המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים עדיפות להעברה השווה לזו של כלל היבוא של הצדדים המתקשרים.
5. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, על בסיס של הדדיות, פטור מכל המיסים וההיטלים על הרווחים או ההכנסות הנובעים מהפעלתם של שרותי האוויר.

טע״ף 12קיבולת

1. למוביל האווירי של כל צד מווקשר תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השרותים המוסכמים במפורט בנספח להסכם זה.
2. בהפעלת השרותים המוסכמים יביא המוביל האווירי המיועד של כל צד מווקשר כחשבון את ענייניו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, שמא יפגע שלא לצורך בשרותים שמספק האחרון באותו נתיב, כולו או חלקו.
3. הקיבולת שתסופק בשרותים המוסכמים על-ידי המובילים האוויריים המיועדים תקבע תוך זיקה הרוקה לדרישותיו של ציבור הנוסעים לתובלה אווירית בין שטחי ארץ של הצדדים המתקשרים. כעיקרון תחולק קיבולת זו באופן שווה כן שני המובילים האוויריים המיועדים, זולו אם הוסכם אחרת.

רשיונות כאמור הנם שווי ערך לתוקני המינימום שעשויים לקובעם בהחלט לאמנה בדבר חלופה אזרחית בין-לאומית, או עולית עליהם. אולם, כל צד מתקשר שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתוקפם של תעודות סמיכות ורשיונות שהוענקו לאזרחיו הוא על ידי הצד המתקשר האחר לשם טיסה מעל לשטח ארצו שלו.

## ס ע י ך 10

### בטחון

1. הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש כי התווייכותם זה לזה להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי חוקית. הצדדים המתקשרים במיוחד יפעלו בהתאם להוראותיהן של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963, האמנה לדיכוי חפיסה בלתי וזוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחיות, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי חוקיים בנמלי חלופה המשרתים את התעופה האזרחית הבין-לאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בכברואר 1988.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי חפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי חלופה ומתקני טיס, וכל איוט אחר על בטחון התעופה האזרחית.
3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביוסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו על ידי הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית ויוערו כנספחים לאמנת התעופה האזרחית הבין-לאומית, ככל שאונו הודאוו בטחון ישימוח לגבי הצדדים: הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי חלופה שבשטח ארצם, ינהגו בהתאם להוראות בטחון התעופה האמורות.
4. כל צד מתקשר מסכים כי ניהון לדרוש מאותם מפעילים של כלי טיס לקיים את הוראות בטחון התעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, הנדרשות על ידי הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהיה בו. כל צד מווקשר יבטיח את ישומם בפועל של אמצעים מחאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לברוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני יד, כבודה, מטען וצירת כלי טיס, לפני העליה או הטעינה ובמהלכן. כל צד מתקשר יתן גם תשומה לב אוהרת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סביריט נוכח איוס מסוייט.
5. במקרה שתקריח או איוס בוקריח של חפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשיט בלתי חוקיים אחרים נגד בטחון אוווס, כלי טיס, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי חלופה, או מוקני טיס, אכן קורים, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה בהקלת התקשורת ואמצעיט מחאימים אחרים הנועדיט להביא חוקריח או איוס בוקריח כאמור לסיוס מהיר ובטוח.

6. לא יכלו רשויות הנועופה להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להם בהואס לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעתו של וועריף כלשהו כמפורש בס"ק 5 לסעיף זה, ייושב הסכסוך בהואס להוראות סעיף 17 להסכם זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש. אף על פי כן לא יוארך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר משנים עשר (12) תודשים לאחר התאריך שבו אמור היה לולא כך לפקוע.

### ס ע י ף 7

#### סגל טכני ומסחרי

1. המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או נציגיו ואז חבר עובדיו המסחרי, התפעולי והטכני, כנדרש בקשר להפעלת השירותים המוסכמים. חבר עובדים זה ייבחר מקרב אזרחי אחד הצדדים או שניהם, לפי הצורך.
2. דרישות אלה לגבי וובר עובדים יכול, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, שימולאו על ידי הסגל שלו הוא או אגב שימוש בשרותיהם של ארגון, חברה או מוביל אווירי אחר הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והמורשים לבצע שרותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וחבר העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות שבחוקף של הצד המתקשר האחר, ובהתאם לאותם חוקים וותקנות, יעניק כל צד מתקשר על בסיס של הדדיות ובעיכוב מזערי, או היתרי העבודה, אשרות חסוקה או מסמכים דומים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

### ס ע י ף 8

#### חוקים וותקנות

1. חוקיו וותקנותיו של כל צד מותקשר ומטויריט או כניטונט לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס והמועסקים בשרוטי אויר בין-לאומיים, או הקשורים בהפעלת אותם כלי טיס, כל עוד מצויים הם בשטח ארצו, יחולו על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר והאחר.
2. וותקית וותקנות המסדירים או שהייחוט ויציאתם של נוסעים, צוות, כבודה, רואר ומטען, מעל לשטח ארצו של כל צד מתקשר, וכן התקנות הנוגעות לכניטה ויציאה מן הארץ, הגירה, מכס וכללי ווברואה, יחולו, בשטח ארץ כאמור, על פעולות המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר.

### ס ע י ף 9

#### תעורות ורשיונות

ותורות על כושר טיטה, תעורות סמיכות ורשיונות שניחוו או קיבלו או תוקפט על ידי אחד הצדדים המוקשרים והעומדים עדיין בווקפט, יוכרו כבעלי חוקף חוקי על ידי הצד המתקשר האחר לשם הפעלות השרותים המוסכמים, ובלכד שהדרישות שלפיהן ווצאו או קיבלו אח תוקפט ותורות או



ב. המוחזקים בכלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בהגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;

ג. המועלים על כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והנוערים לשימוש בהפעלת השרותים המוטכמים;

בין אם נעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או כחלקם כחחוס שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור ובין אם לאו, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

3. ציוד מוטס רגיל, וכן חומרים והספקה מוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים, אין לפורקם בשטח ארצו של הצד המוזקש האחר אלא באישור רשויות המכס שבאותו שטח ארץ. במקרה זה, ניתן לזעמירם וחת השגחת הרשויות האמורות עו ליצואם הווזר או ער אשר ייעשה בהט אורח בוואם לזקנוו המכס.

4. נוסעים במעבר דרך שטחו של אזור הצדדים המתקשרים יהיו כפופים לביקורת ממושטת מאוד וחו לא. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס וממסים דומים אחרים.

## ס ע י ן 6

### תעריפים

1. חעריפים שייגכו על ידי המוביל האווירי המיועד של אזור הצדדים המתקשרים בער הובלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר או ממנו ייקבעו בשיעורים סכירט, וזוך הוושכוו נאותה ככל זגורמים הנוגעו ברבר, לרבות עלות הביצוע, רווח סכיר וחעריפוט של מובילי אוויר אחרים.

2. על התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכם, מקום שאפשר, בין מובילי האוויר המיועדים של שני הצדדים המוזקשים, לאזור התייעצונו עט מובילי אוויר אזורים הפועלים בנוויב, כולו או חלקו, והסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, תוך שימוש בנוהלי האיגוד הבין-לאומי לחובלה אווירית לשט ווישוב התעריפים.

3. תעריפים שלה הוסכם עליהם, יוגשו לאישור רשויות החעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות (45) יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.

4. אישור זה יכול שיינתן במפורש. לא הביעה שום רשות תעופה אי הסכמה תוך (30) יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו התעריפים הללו כמאושרים. במקרה שקוצר פרק הזמן להגשה, כמפורש בס"ק 3, רשאיות רשויות החעופה להסכים כי פרק הזמן שכו יש להודיע על כל אי הסכמה יהא פזות מ-(30) יום.

5. לא יכלו להסכים על תעריף בהואט להזראות ס"ק 2 לסעיף זה, או מסרה רשות תעופה אחת, לרשויות החעופה האחרות, בתוך פרק הזמן שנקבע בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, הודעה על אי-הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכט עליו בהתאם להזראות ס"ק 2, ישתזילו רשויות החעופה של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצונו עט רשויות החעופה של כל מדינה אשר עצונו וזראה להם כמועילה, לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית.

4. לכל צד מתקשר הזכות לסרב להעניק את הרשאת ההפעלה המוזכרת בס"ק 2 לסעיף זה, או לאכוף תנאים שעשויים להראות לו הכרתיים לשימוש של המוביל האווירי המיועד בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המוקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על אוונו מוביל אווירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי, או בידי אזרחיו.
5. נקבע והורשה מוביל אווירי כך, רשאי הוא להתחיל בכל עת להפעיל את השרותים המוסכמים, ובלבד שתעריף שנקבע בהתאם להודאות סעיף 6 להסכם זה עומד בתוקפו לגבי שירותים אלה.

#### סעיף 4

##### ביטול

1. לכל צד מתקשר הזכות לבטל הרשאת הפעלה או לאכוף את השימוש בזכויות שפורטו בסעיף 2 להסכם זה שניתנו למוביל האווירי שנקבע על-ידי הצד המתקשר האחר, או לאכוף אותם תנאים שעשויים להראות כהכרחיים לגבי השימוש בזכויות אלו:
- א. במקרה שלא נחה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על המוביל האווירי נתונות בידי הצד המוקשר שקבע את המוביל האווירי או בידי אזרחיו של אותו צד מתקשר; או
- ב. במקרה שלא מילא אותו מוביל אווירי את החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות כאמור; או
- ג. בכל מקרה שבו באופן אחר כלשהו לא הפעיל המוביל האווירי את השרותים והמוסכמים בהואס לוננאים שנקבעו לפי ההסכם.
2. זולת אם יש הכרח בביטול מידי, הולית התנאים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה או אכיפתם, כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או חקנות, תמומש הזכות האמורה רק לאור החיפצות עם הצד המתקשר האחר.

#### סעיף 5

##### פטורים

1. כל צד מתקשר יפטור, על בסיס של הדדיות, במלוא זהמדה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוביל האווירי המיועד של הצד המוקשר האחר מהגבלות יבוא, היטלי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים ארציים על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, הספקה טכנית ברו-צריכה, חלקי תילוף, לרבות מנועים, ציוד רגיל לכלי טיס צירה לכלי טיס (לרבות משקאות תריפים, טבק ומוצרים אחרים המיועדים להמכר לנוסעים בכמויות מוגבלות בזמן הטיסה) ופריטים אחרים הנועדים לשימוש אך ורק בקשר להפעלתם ולשרותם של כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אוונו צד מתקשר המפעיל את השרותים המוסכמים וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען, דברי דפוס שעליהם סימני החברה וחומר פרסומו רגיל המופץ תינם על ידי המוביל האווירי האמור.
2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
- א. המוכנסים לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;

- ד. למונחים "שטח ארץ", "שרותי אוויר בין-לאומיים" ו"חנייה שלא למטרות תעבורה מסחריות" תהא המשמעות שפורשה בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" משמעו הסכם זה, נספחיו וכל תיקון בהם;
- ו. המונח "נתיבים מפורטים" משמעו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
- ז. המונח "שרותים מוסכמים" משמעו שרותי האוויר הכין-לאומיים שניתן להפעילם בהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המסורטים;
- ח. המונח "תעריף" משמעו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשרותי סוכנויות ושרותי עזר אוורים, אך למעט תשלום וזנאים להובלת רואר.

### ס ע י ף 2

#### זכויות תפעול ותעבורה

כל צד מתקשר מעניק לצד המחקש האחר את הזכויות המפורטות בהסכם, לשם כינונם של שירותי אוויר בין-לאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה.

אלא אם יפורט אחרת, בהסכם זה או בנספחו, המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר ייהנה, בהפעלת שרות מוסכם בנתיב שפורט, מזכויות היתר כדלקמן:

- א. לטוס ללא חניה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
- ב. לבצע חניות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות; וכן
- ג. לבצע חניות בשטח האמור לשט העלאווה או הורדתה של תעבורה בין-לאומית של נוסעים, מטען ורואר, בנפרד או במשולב, שעה שהוא מפעיל את השרותים המוסכמים כמפורט בנספחו.

שום דבר בהסכם זה לא ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים את זכות היתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ורואר המובלים בשכירות או בשכר והמיועדים לנקודה אחרת בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר.

### ס ע י ף 3

#### קביעת מובילי אוויר

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לקבוע, בכתב, לצד המתקשר האחר, מוביל אווירי אחר לשם הפעלת השרותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. עם קבלת קביעה כאמור יעניק הצד המתקשר האחר ללא דיחוי, למוביל האווירי שנקבע, ככפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את ההרשאה המתאימה.
3. רשויות התעופה של צד מוזקש אחר רשאיות לדרוש ממוביל אווירי שנקבע על ידי הצד המתקשר האחר, שינית את דעתו ברבר כשירותו למלא אחר התנאים שנקבעו בחוקים ובתקנות, המיושמים באורח רגיל וטביר, להפעלת שרותי אוויר בין-לאומיים על ידי הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.

## [HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם בדבר תובלה אווירית

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממשלת הרפובליקה של פולין

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה של פולין להלן "הצדדים המחקשים", בהיותן צדדים לאמנה בדבר ועופה אזרחית בין לאומית, שנפוצה לחתימה בשיקאגו ביום השבעה בדצמבר, 1944,

וברצותן לקדם את פיתוח החובלה האווירית בין פולין ובין ישראל ולהמשיך במלוא המידה או שיתוף הפעולה הבין-לאומי בתחום זה,

הסכימו לאמור:

ס ע י ק 1

הגדרות

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

- א. המונח "אמנה" משמעו האמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית שנפתחה לחתימה בשיקאגו ביום 7 בדצמבר, 1944, לרבות כל נספת שאומץ לפי סעיף 90 לאותה אמנה, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94 שבה, ובלבד שאותם נספחים ותיקונים היו לכני פועל לגבי שני הצדדים המחקשים או אושרו על ידם;
- ב. המונח "רשויות תעופה" משמעו, לגבי הרפובליקה של פולין, שר התחבורה, וכלכלה ימית, ולגבי מדינת ישראל, שר התחבורה, או לגבי שתיהן כל אדם או גוף שהוסמכו כרין לבצע כל ופקיד המוטל על הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוכיל אווירי מיועד" משמעו המוכיל האווירי שנקבע על ידי כל צד מתקשר כדי להפעיל את השרותים המוסכמים, כמפורט בנספחו להסכם זה ובהחאס לסעיף 3 בו;

[POLISH TEXT — TEXTE POLONAIS]

## UMOWA MIĘDZY RZĄDEM PAŃSTWA IZRAEL A RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ O KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Rząd Państwa Izrael i Rząd Rzeczypospolitej Polskiej,  
zwane dalej "Umawiającymi się Stronami",

Dotąd stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie  
cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia  
1944 roku, oraz

Pragnąc popierać rozwój komunikacji lotniczej między  
Izraelem i Polską oraz kontynuować najpełniejsze rozszerzenie  
międzynarodowej współpracy w tym zakresie,

Uzgodniły, co następuje:

### Artykuł I

#### DEFINICJE

Dla celów interpretacji i stosowania niniejszej Umowy o i. lo  
nie zastrzeżono inaczej poniżej:

a/ wyrażenie "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym  
lotnictwie cywilnym otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego  
grudnia 1944 roku oraz obejmując każdy Załącznik przyjęty zgodnie  
z Artykułem 90 tej Konwencji i każdą zmianę Załącznika lub Kon-  
wencji przyjętą zgodnie z jej Artykułami 90 i 94, jeżeli te  
Załączniki i zmiany wejdą w życie lub zostaną ratyfikowane przez  
Obie Umawiające się Strony;

b/ wyrażenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Państwa  
Izrael, Ministra Transportu, a w przypadku Rzeczypospolitej  
Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, lub w obu  
przypadkach każdą osobę lub organ właściwie uprawniony do peł-  
nienia funkcji wykonywanych przez wymienioną władzę;

c/ wyrażenie "wyznaczono przedsięwzięcie" oznacza przed-  
sięwzięcie lotnicze, które każde Umawiające się Strona wyz-  
naczyła do eksploatacji uzgodnionych linii określonych w

Załączniku do niniejszej Umowy, zgodnie z artykułem III tej Umowy;

d/ wyrażenia "terytorium", międzynarodowo linie lotnicze" i "lądowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenie określone w Artykułach 2 i 96 Konwencji;

e/ wyrażenie "Umowa" oznacza niniejszą Umowę, jej Załączniki oraz każde uzupełnienie do niej;

f/ wyrażenie "określone trasy" oznacza trasy ustalone lub które będą ustalone w Załączniku do Umowy;

g/ wyrażenie "uzgodnione linie" oznacza międzynarodowo linie lotnicze, które będą eksploatowane, zgodnie z postanowieniami Umowy, na określonych trasach;

h/ wyrażenie "taryfa" oznacza ceny płacone za przewóz pasażerów, bagażu i towarów oraz warunki, na których te ceny będą stosowane, włączając ceny i warunki dla agentów i innych pomocniczych usług, lecz z wyłączeniem opłat i warunków przewozu przesyłki.

## Artykuł II

### PRAWA OPERACYJNE I HANDLOWE

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w Umowie w celu założenia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku do Umowy.

Jeżeli nie określono inaczej w niniejszej Umowie lub w Załączniku do niej, przedsiębiorstwo wyznaczone przez każdą z Umawiających się Stron będzie korzystać podczas eksploatacji uzgodnionej linii na określonych trasach z następujących praw:

a/ przelotu bez lądowania przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

b/ lądowania na wymienionym terytorium w celach niehandlowych;  
oraz;

c/ lądowania na wymienionym terytorium w celu załadowania lub wyładowania, przy eksploatacji uzgodnionych linii określonych w Załączniku, międzynarodowych przewozów pasażerów, towaru i poczty, oddzielnie lub łącznie.

Żadne postanowienie Umowy nie może być rozumiane jako przyznające przedsiębiorstwu jednej Umawiającej się Strony prawa zabiorania na pokład z terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów, towaru i poczty, przewożonych na zasadach najmu lub za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

### Artykuł III

#### WYZNACZENIE PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczenia w drodze pisemnego zawiadomienia drugiej Umawiającej się Strony jednego przedsiębiorstwa lotniczego w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia, druga Umawiająca się Strona udzieli bez zwłoki, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, wyznaczonemu przedsiębiorstwu odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą żądać od przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych przez te władze w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówić przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego artykułu lub poddać takim warunkom, jakie może uznać za konieczne, wykonywanie przez wyznaczone przedsiębiorstwo praw określonych w artykule II niniejszej Umowy w każdym przypadku, gdy wymieniona Umawiająca się Strona nie uzyska dowod

zo przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lub do jej osób fizycznych lub prawnych.

5. Z chwilą gdy przedsiębiorstwo lotniczo zostanie w ten sposób wyznaczone i upoważnione może w każdym czasie rozpocząć eksploatację linii pod warunkiem, że w odniesieniu do tej linii istnieje obowiązująca taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami artykułu VI niniejszej Umowy.

#### Artykuł IV

#### COFNIĘCIE ZEZWOLENIA

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnięcia zezwolenia eksploatacyjnego lub ograniczenia wykonywania praw określonych w artykule II niniejszej Umowy przyznanych przedsiębiorstwu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę lub nałożenia takich warunków, jakie może uznać za konieczne przy wykonywaniu tych praw:

a/ w przypadku gdy nie uzyska dowodu, że przeważającą część własności i rzeczywistą kontrolę tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lub do jej osób fizycznych lub prawnych tej Umawiającej się Strony; albo

b/ w przypadku gdy to przedsiębiorstwo nie przestrzega ustaw lub przepisów obowiązujących na terytorium Umawiającej się Strony przyznającej te prawa; albo

c/ w każdym przypadku gdy to przedsiębiorstwo w inny sposób narusza warunki eksploatacji uzgodnionych linii określone w niniejszej Umowie.

2. Prawo to będzie wykonane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że niezwłoczne cofnięcie, zawieszenie zezwolenia lub nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu będzie niezgodne dla zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.



## Artykuł V

ZWOLNIENIA

1. Każda Umawiająca się Strona, na zasadzie wzajemności, zwolni wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony w możliwie najszerszym zakresie, wynikającym z jej ustaw, z ograniczeń importowych, opłat celnych, stosowanych podatków, kosztów inspekcyjnych oraz innych krajowych opłat i obciążeń dotyczących: statku powietrznego, paliwa, smarów, technicznych zapasów podlegających zużyciu, części zamiennej łącznie z silnikami, normalnego wyposażenia statku powietrznego, zapasów /włączając alkohol, tytoń i inne produkty przeznaczone do sprzedaży pasażerom w ograniczonych ilościach w czasie lotu/, innych artykułów przeznaczonych do użycia wyłącznie przy eksploatacji lub obsłudze statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa tej Umawiającej się Strony eksplloatującego uzgodnione linie, jak również dokumentów przewozowych, listów przewozowych i innych materiałów biurowych posiadających znaki tego przedsiębiorstwa oraz typowych materiałów reklamowych rozprowadzanych bez opłat przez to wyznaczone przedsiębiorstwo.

2. Zwolnienia przyznane w niniejszym artykule będą stosowane do przedmiotów wyszczególnionych w ustępie 1 niniejszego artykułu:

a/ włożonych na terytorium jednej Umawiającej się Strony przez, albo w imieniu wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony;

b/ zatrzymanych na pokładzie statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony między przybyciem a opuszczeniem terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

c/ wziętych na pokład statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony i przeznaczonych do użycia w czasie eksploatacji uzgodnionych linii;

Jednakże przedmioty to zużywane albo spożywane w całości lub w części na terytorium Umawiającej się Strony przyznającej zwolnienie, nie będą odstępowane na terytorium tej Umawiającej się Strony.

3. Normalne wyposażenie pokładowe, a także materiały i części zwykle pozostające na pokładzie statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa którejkolwiek Umawiającej się Strony mogą być wylądowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W tym przypadku będą one pozostawać pod nadzorem wymienionych władz aż do czasu, gdy zostaną wywiezione lub zadysonuje się nimi inaczej, zgodnie z przepisami celnymi.

4. Pasażerowie w tranzycie przez terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony będą podlegać tylko bardzo uproszczonej kontroli. Bagaż i towar w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

## Artykuł VI

### TARYFY

1. Taryfy, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą ustalone w rozsądnej wysokości z należyтым uwzględnieniem wszystkich istotnych czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, słusznym zyskiem i taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, w miarę możliwości, będą uzgadniano przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze obu Umawiających się Stron po konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi eksploatującymi całość lub część trasy, a porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiągnięte przy zastosowaniu procedury ustanawiania taryf Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Uzgodnione w ten sposób taryfy będą przedstawiano do zatwierdzenia władz lotniczych obu Umawiających się Stron co najmniej na /45/ dni przed proponowaną datą wejścia ich w życie.

W szczególnych przypadkach, termin ten może być skrócony pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Zatwierdzenie, o którym mowa w ustępie 3 niniejszego artykułu może być wyraźne. Jeżeli żadna z władz lotniczych nie wyrazi dezaprobaty w ciągu /30/ dni od daty ich przedstawienia zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, taryfy te będą uważane za zatwierdzone. W przypadku skrócenia terminu przedstawienia taryf, przewidzianego w ustępie 3, władze lotnicze mogą uzgodnić, że okres, w ciągu którego każda dezaprobata musi być notyfikowana, będzie krótszy niż /30/ dni.

5. Jeżeli taryfa nie może być uzgodniona stosownie do ustępu 2 niniejszego artykułu lub jeżeli w ciągu okresu mającego zastosowanie zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, jedna władza lotnicza notyfikuje drugiej władzy lotniczej nie zatwierdzenie taryfy uzgodnionej stosownie do postanowień ustępu 2, władze lotnicze obu Umawiających się Stron, po konsultacjach z władzami lotniczymi każdego państwa, którego radę mogą one uznać za pożyteczną, będą się starały ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

6. Jeżeli władze lotnicze nie mogą uzgodnić żadnej taryfy przedłożonej im zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, lub ustalić żadnej taryfy określonej w ustępie 5 niniejszego artykułu, spór będzie rozstrzygnięty zgodnie z postanowieniami artykułu XVII niniejszej Umowy.

7. Taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu pozostaje w mocy do czasu ustalenia nowej taryfy. Jednakże ważność taryfy nie może być przedłużona na mocy niniejszego ustępu na czas dłuższy niż dwanaście /12/ miesięcy od daty, kiedy miałaby ona wygasnąć.

#### Artykuł VII

#### PERSONEL TECHNICZNY I HANDLOWY

1. Wyznaczono przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony będzie upoważniono, na zasadzie wzajemności, do utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swoich przedstawicieli

oraz personelu handlowego, operacyjnego i technicznego, zgodnie z wymogami związanymi z eksploatacją uzgodnionych linii. Personel ten składać się będzie, w zależności od potrzeb, z obywateli jednej lub obu Stron.

2. Wymagania dotyczące personelu mogą być, zależnie od możliwości wyznaczonego przedsiębiorstwa, spełnione przez personel własny lub poprzez korzystanie z usług innych organizacji, przedsiębiorstw albo linii lotniczych działających na terytorium drugiej Umawiającej się Strony oraz upoważnionych do świadczenia tych usług na terytorium tej Umawiającej się Strony.

3. Przedstawiciele i personel będą podlegać ustawom i przepisom obowiązującym na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z którymi każda Umawiająca się Strona udzieli, na zasadzie wzajemności, niezwłocznie odpowiednich zezwoleń na pracę, wiz lub innych podobnych dokumentów dla przedstawicieli i personelu, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu.

#### Artykuł VIII USTAWY I PRZEPISY

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony regulujące wejście i wyjście z jej terytorium statku powietrznego używanego w żegludze międzynarodowej albo odnoszące się do eksploatacji tego statku powietrznego w czasie jego przebywania na tym terytorium, będą miały zastosowanie do statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy regulujące wejście, przebywanie i wyjście, pasażerów, załogi, bagażu, poczty i towaru, na terytorium każdej Umawiającej się Strony, a także przepisy odnoszące się do wymagań dotyczących wejścia i opuszczenia kraju, imigracyjne, celne i sanitarne, będą miały zastosowanie na tym terytorium, do działalności wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

## Artykuł IX

ŚWIADECTWA I LICENCJE

Świadectwa zdatości do lotów, świadectwa kwalifikacji i licencje wydane lub potwierdzone przez jedną z Umawiających się Stron w okresie ich ważności będą uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji uzgodnionych linii, pod warunkiem, że wymagania zgodnie z którymi te świadectwa i licencje zostały wydane lub potwierdzone, spełniają bądź przekraczają minimalne standardy, które są ustanowione zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Każda Umawiająca się Strona zastrzeżona sobie jednakże prawo nie uznania za ważne świadectw kwalifikacji i licencji udzielonych swoim obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę dla lotów nad jej własnym terytorium.

## Artykuł X

OCHRONA LOTNICTWA

1. Umawiające się Strony potwierdzają ich wzajemne zobowiązania odnośnie ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji. Umawiające się Strony będą w szczególności działały zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, oraz Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innymi

bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocio, wylocio i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, bagażu ręcznego i bagażu rejestrowanego, towarów i zapasów pokładowych, przed i w czasie wejścia pasażerów na pokład lub załadunku statku powietrznego. Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portów lotniczych lub lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu natychmiastowe i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

Artykuł XI  
TRANSFER NADWYŻEK WPLYWÓW

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony będzie mogło swobodnie sprzedawać usługi transportu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio lub przez agentów, w walucie lokalnej lub w każdej walucie wymienialnej, w oparciu o odpowiednio zezwolenie oraz zgodnie z odnośnie stosowanymi ustawami i przepisami krajowymi.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa Umawiających się Stron będą swobodnie przekazywać z miejsca sprzedaży do swojej siedziby nadwyżki wpływów nad wydatkami pochodzące z terytorium sprzedaży. Taki transfer netto obejmować będzie wpływy ze sprzedaży, wykonywanej bezpośrednio lub przez agenta, usług przewozu lotniczego, jak również dodatkowych pomocniczych usług, a płatności regulowane będą zgodnie z postanowieniami umowy płatniczej obowiązującej między obu krajami oraz zgodnie z właściwymi przepisami dewizowymi.

3. Wyznaczone przedsiębiorstwa Umawiających się Stron będą otrzymywać zgodę na takie transfery w ciągu najwyżej 30 dni od złożenia wniosku. Tryb dokonywania takich transferów będzie zgodny z przepisami dotyczącymi walut obcych kraju, w którym wpływy te powstały.

4. Przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą mogły swobodnie dokonywać rzeczywistego transferu z chwilą otrzymania zezwolenia. W przypadku jeżeli z przyczyn technicznych transfer taki nie może być dokonany niezwłocznie, przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą korzystać z pierwszeństwa transferu na równi z ogółem importu Umawiających się Stron.

5. Każda Umawiająca się Strona przyzna wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony, na zasadzie wzajemności, zwolnienie od wszelkich podatków i opłat od zysku lub wpływów osiągniętych z eksploatacji linii lotniczych.

## Artykuł XII

ZDOLNOŚĆ PRZEWOZOWA

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony będzie miało równe i jednakowe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii określonych w Załączniku do niniejszej Umowy.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniało interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie, które to ostatnie przedsiębiorstwo eksploatuje na całości lub części tej samej trasy.

3. Zdolność przewozowa określona na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa będzie ściśle dostosowana do szacowanych potrzeb publicznego transportu lotniczego między terytoriami Umawiających się Stron. Jeżeli nie ustalono inaczej zdolność przewozowa będzie się opierać na zasadzie równego udziału obu wyznaczonych przedsiębiorstw.

4. Częstotliwości i rozkłady lotów dotyczące uzgodnionych linii będą ustalane wzajemnym porozumieniem obu wyznaczonych przedsiębiorstw i przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym najpóźniej na 30 dni przed ich wejściem w życie. W przypadku gdy oba wyznaczone przedsiębiorstwa nie osiągną porozumienia, niniejsza sprawa będzie przedstawiona władzom lotniczym Umawiających się Stron.

5. Porozumienie Handlowe między dwoma wyznaczonymi przedsiębiorstwami będzie wymagane przy eksploatacji uzgodnionych linii. Takie Porozumienie Handlowe przedkładano będzie właściwym władzom lotniczym do zatwierdzenia.

## Artykuł XIII

UJATWIENIA

1. Opłaty nakładane na terytorium jednej Umawiającej się Strony na statok powietrzny wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej



Umawiającej się Strony za używanie portów lotniczych i innych ułatwień lotniczych nie będą wyższe niż opłaty nakładane na statek powietrzny narodowego przedsiębiorstwa lotniczego pierwszej Umawiającej się Strony wykonujący podobno międzynarodowe usługi lotnicze.

2. Każda Umawiająca się Strona będzie popierać konsultacje między ich kompetentnymi organizacjami pobierającymi opłaty i wyznaczonymi przedsiębiorstwami korzystającymi z usług i ułatwień, w miarę możliwości poprzez przedstawicieli organizacji przedsiębiorstw lotniczych. Właściwe zawiadomienie, dotyczące propozycji zmian stosowanych opłat, powinno być przekazano użytkownikom, aby umożliwić im wyrażenie swojej opinii zanim zmiany zostaną dokonane.

3. Żadna z Umawiających się Stron nie będzie stosować przywilejów wobec swojego własnego lub jakiegokolwiek innego przedsiębiorstwa większych, niż wobec przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony wykonującego podobne międzynarodowe usługi lotnicze, przy stosowaniu swoich przepisów celnych, imigracyjnych, dotyczących kwarantanny i tym podobnych lub przy użytkowaniu lotnisk, dróg lotniczych, usług ruchu lotniczego i związanych z tym ułatwień pozostających pod jej kontrolą.

#### Artykuł XIV

#### WYMIANA DANYCH I STATYSTYK

Władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron będą dostarczać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, takich danych statystycznych, jakio mogą być rozsądnie wymagane w celu określenia zdolności przewozowej oferowanej przez wyznaczone przedsiębiorstwo, wielkości ruchu przewożonego na uzgodnionych liniach, jak również pochodzenia i przeznaczenia bezpośredniego ruchu.

#### Artykuł XV

#### KONSULTACJE

1. Władze lotnicze Umawiających się Stron, w duchu ścisłej współpracy, będą konsultować się wzajemnie od czasu do czasu

w celu zapewnienia wykonywania i zadowalającego stosowania postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

2. Takie konsultacje rozpoczną się w okresie sześćdziesięciu /60/ dni od daty otrzymania takiej prośby, chyba że Umawiające się Strony postanowią inaczej.

#### Artykuł XVI

##### ZMIANY

1. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa za pożądane wprowadzenie zmiany przepisów niniejszej Umowy, może zaproponować konsultacje z drugą Umawiającą się Stroną. Takie konsultacje między władzami lotniczymi mogą być prowadzone w drodze rozmów lub korespondencyjnie i rozpoczną się w terminie sześćdziesięciu /60/ dni od daty zaproponowania. Każda zmiana tak uzgodniona wejdzie w życie po jej potwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych.

2. Zmiany Załącznika do niniejszej Umowy mogą być dokonane w drodze bezpośredniego porozumienia między właściwymi władzami lotniczymi Umawiających się Stron i potwierdzone poprzez wymianę not dyplomatycznych.

3. Niniejsza Umowa będzie zmieniona w taki sposób, aby dostosować ją do jakiegokolwiek umowy wielostronnej, która może stać się wiążącą dla obu Umawiających się Stron.

#### Artykuł XVII

##### ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu między Umawiającymi się Stronami dotyczącego interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły do rozstrzygnięcia go w pierwszej kolejności w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do decyzji trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym udanuje każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczającego

dwa) arbitrzy w ten sposób mianowani. Każda Umawiająca się Strona będzie mianować arbitra w okresie sześćdziesięciu /60/ dni od daty otrzymania przez jedną Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony zawiadomienie, w drodze dyplomatycznej, o żądaniu arbitrażowego rozstrzygnięcia sporu przez taki trybunał a trzeci arbiter będzie wyznaczony w ciągu dalszych /60/ dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie mianuje arbitra w ustalonym okresie lub, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w ustalonym okresie, każda z Umawiających się Stron może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów w zależności od potrzeby. We wszystkich przypadkach trzeci arbiter będzie obywatelem trzeciego państwa i będzie pełnił funkcję przewodniczącego trybunału oraz określi miejsce gdzie odbędzie się arbitraż. Trybunał arbitrażowy będzie rozstrzygał według własnej procedury oraz, o ile będzie potrzeba zdecyduje, które prawo będzie stosowane.

3. Każde postanowienie wydane przez trybunał arbitrażowy będzie wiążące dla obu Umawiających się Stron, o ile nie zdecydują one inaczej w momencie wnoszenia sporu przed trybunał arbitrażowy.

4. Koszty trybunału będą pokrywane w równych częściach przez Umawiająco się Strony.

5. Jeżeli i jak długo którakolwiek z Umawiających się Stron nie postępuje zgodnie z postanowieniom wydany stosownie do ustępu 1 niniejszego artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, wstrzymać lub cofnąć prawa bądź przywileje, które przyznała na mocy niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie lub wyznaczonemu przedsięwzięciu, nie wywiązującym się z zobowiązań.

## Artykuł XVIII

### REJESTRACJA

Niniejsza Umowa, łącznie z każdą zmianą do niej, jak również wymiana not dyplomatycznych, będzie zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

## Artykuł XIX

WEJŚCIE W ŻYCIE I WYPowiedzenie

Niniejsza Umowa wejdzie w życie w dniu, w którym obie Umawiające się Strony dokonają pisemnej notyfikacji drugiej Stronie w drodze wymiany not dyplomatycznych stwierdzających spełnienie wewnętrznych wymagań odnośnie wejścia w życie.

Każda z Umawiających się Stron może w każdym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie swoją decyzję wypowiedzenia niniejszej Umowy. Taka notyfikacja będzie równocześnie przekazywana Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. W takim przypadku niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dwunastu /12/ miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że notyfikacja wypowiedzenia będzie wycofana w drodze wzajemnego porozumienia przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, będzie się domniomywać jej otrzymanie po upływie czterech /4/ dni po otrzymaniu tej notyfikacji przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez ich odnośnie Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Warszawie, dnia 27 lutego 1990 roku,  
co odpowiada ..... 27 ..... dniowi Adar'u 5750.....  
.....

W 3 egzemplarzach w językach hebrajskim, polskim i angielskim, czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności co do interpretacji, tekst angielski będzie rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu  
Państwa Izrael:  
[Signed — Signé]<sup>1</sup>

Z upoważnienia Rządu  
Rzeczypospolitej Polskiej:  
[Signed — Signé]<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Signed by Moshe Arens — Signé par Moshe Arens.

<sup>2</sup> Signed by Krzysztof Skubiszewski — Signé par Krzysztof Skubiszewski.

---

Z A Ł A C Z N I K

---

do dwustronnej Umowy Lotniczej między Rządem Państwa Izrael a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej dotyczącej regularnej komunikacji lotniczej między ich odnośnymi terytoriami

1. Trasy, na których linie lotnicze mogą być eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo Polskie:

punkty w Polsce,  
punkty pośrednie,  
punkty w Izraelu,  
punkty poza.

2. Trasy, na których linie lotnicze mogą być eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo Izraelskie:

punkty w Izraelu,  
punkty pośrednie,  
punkty w Polsce,  
punkty poza.

3. Prawa 5 wolności, do i z krajów trzecich, będą dostępne na uzgodnionych liniach, pod warunkiem, że będą one skoordynowane i uprzednio uzgodniono między dwoma wyznaczonymi przedsiębiorstwami oraz zatwierdzone przez odpowiednio władze lotnicze.

4. Poszczególne lub wszystkie punkty pośrednie lub poza, według uznania wyznaczonego przedsiębiorstwa, mogą być omijane w poszczególnych lub we wszystkich lotach, pod warunkiem, że operacja zaczyna się lub kończy na terytorium Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze.

---

AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF POLAND

---

The Government of the State of Israel and the  
Government of the Republic of Poland (hereinafter  
referred to as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International  
Civil Aviation opened for signature at Chicago on the  
seventh day of December, 1944;<sup>2</sup> and

Desiring to promote the development of air transport  
between Poland and Israel and to continue to the  
fullest extent the international cooperation in this  
field;

Have agreed as follows:

Article I

DEFINITIONS

For the purpose of the interpretation and application  
of the Agreement, except as otherwise provided  
herein:

a) the term "Convention" means the  
Convention on International Civil Aviation  
opened for signature at Chicago on the  
seventh day of December 1944, and includes  
any Annex adopted under Article 90 of that  
Convention, any amendment of the Annexes or  
Convention under Articles 90 and 94 thereof  
so far as those Annexes and amendments have  
become effective for or have been ratified by  
both Contracting Parties;

---

<sup>1</sup> Came into force on 21 August 1991, the date of the last of the notifications (of 9 April and 21 August 1991) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of their respective internal requirements, in accordance with article XIX.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the State of Israel, The Minister of Transport, and in the case of the Republic of Poland, The Minister of Transport and Maritime Economy or in both cases any person or body duly authorised to perform any functions exercised by the said authorities;

c) the term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services as specified in the Annex of this Agreement and in accordance with Article III of this Agreement;

d) the terms "territory", "international air services" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;

f) the term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;

g) the term "agreed services" means the international air services which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;

h) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

## Article II

### OPERATING AND TRAFFIC RIGHTS

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

Unless otherwise specified in this Agreement or in its Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- c. to make stops in the said territory for the purpose of taking on or putting down, while operating the agreed services as specified in the Annex, international traffic of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo and mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

## Article III

### DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting party shall have the right to designate in writing to the other Contracting



Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall grant without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, to the designated airline the appropriate authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article II of this Agreement in any case when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VI of this Agreement is in force in respect of those services.

#### Article IV

#### REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to impose the exercise of the rights specified in Article

II of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

- a. in case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
  - b. in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
  - c. in any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article V

##### EXEMPTIONS

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubrication oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the

designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- a. introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- b. retained on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;
- c. taken on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## Article VI

### TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and tariffs of other airlines.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall if possible be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.
3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the provision of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with aeronautical authorities of any State whose advice they may consider useful, endeavor to determine the tariff by mutual agreement.
6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them in accordance with paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff as specified in paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVII of this Agreement.
7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

#### Article VII

##### TECHNICAL AND COMMERCIAL PERSONNEL

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. This staff shall be chosen among nationals of either or both Contracting Parties as may be necessary.
2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own

personnel or by using the services of another organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

### Article VIII

#### LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of each Contracting Party controlling the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation, or relative to the operation of such aircraft while within its territory, will be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations controlling the entry, stay and departure of passengers, crew, baggage, mail and cargo, over the territory of each Contracting Party, and also the regulations relative to the requirements of entry and departure from the country, immigration, customs and sanitary rules, will be applied, in such territory, to the operations of the designated airline of the other Contracting Party.

### Article IX

#### CERTIFICATES AND LICENCES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by

one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the International Civil Aviation Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying its own territory.

## Article X

### SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970,<sup>2</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971<sup>3</sup> and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.<sup>4</sup>
2. The Contracting 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

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation 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.
4. Each Contracting 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 Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting 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 Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
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 Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.



## Article XI

### TRANSFER OF EXCESS RECEIPTS

1. The designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party either directly or through an agent, in the local currency or in any freely convertible currency subject to appropriate authorization and in accordance with the respective applicable National Laws and Regulations.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between the two countries and with the applicable currency regulations.
3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers within at most 30 days of application. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.
4. The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the airlines of the Contracting Parties shall receive priority of transfer equal to that of the generality of Contracting Parties imports.
5. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party on a reciprocal basis, the exemption of all taxes

and duties on the profit or incomes derived from the operation of the air services.

## Article XII

### CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement.
2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.
3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public between the territories of the Contracting Parties. This capacity shall be in principle equally shared between the two designated airlines, unless otherwise agreed.
4. The frequencies and the schedules for the operation of the agreed services shall be established by mutual agreement between the two designated airlines and submitted to the aeronautical authorities for approval at least 30 days prior to their entry into force. In case such an agreement cannot be reached between the two designated airlines the matter shall be deferred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
5. A Commercial Agreement between the two designated airlines shall be required while operating the agreed services. This Commercial Agreement shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

### Article XIII

#### FACILITATION

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

### Article XIV

#### EXCHANGE OF INFORMATION AND STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity provided by the designated airline, the amount of traffic carried on the agreed services as well as the origin and destination of non-stopover traffic.

### Article XV

#### CONSULTATIONS

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

### Article XVI

#### MODIFICATIONS

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between aeronautical authorities may be through discussion or by correspondence, and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications of the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes.
3. The Agreement will be amended so as to conform with any multilateral Convention which may become binding on both Contracting Parties.

## Article XVII

### SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide on the law to be applicable.
3. Any decision given by the arbitral Tribunal shall be binding on both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral Tribunal.
4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

### Article XVIII

#### REGISTRATION

The Agreement, including any amendments thereto, as well as any exchange of Diplomatic Notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

### Article XIX

#### ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force at the date on which both Contracting Parties give written notifications to each other by exchange of Diplomatic Notes that their respective internal requirements for entry into force have been fulfilled.

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done at *Warsaw...*, this *27* day of *February* 1990  
which corresponds to the *2* day of *Adar* 5750

in two originals in the English, Polish and Hebrew languages, all the texts being equally authentic. In case of divergency of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government  
of the State of Israel:

[*Signed — Signé*]<sup>1</sup>

For the Government  
of the Republic of Poland:

[*Signed — Signé*]<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Signed by Moshe Arens — Signé par Moshe Arens.

<sup>2</sup> Signed by Krzysztof Skubiszewski — Signé par Krzysztof Skubiszewski.

## ANNEX

to the Bilateral Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Poland and the Government of the State of Israel on scheduled air transport between their respective territories.

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of Poland:

Points in Poland,  
Intermediate Points,  
Points in Israel,  
Points beyond.

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of Israel:

Points in Israel,  
Intermediate Points,  
Points in Poland,  
Points beyond.

3. 5th freedom rights, to and from third countries, shall be available on the agreed services provided they have been coordinated and agreed upon in advance between the two designated airlines and approved by the relevant aeronautical authorities.

4. Any or all of the intermediate or beyond points may, at the opinion of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the service begins or terminates in the territory of the Party designating the airline.
-



[TRADUCTION — TRANSLATION]

## ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE, RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République de Pologne (ci-après dénommés les « Parties contractantes »),

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>;

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre la Pologne et Israël et de poursuivre à tous égards la coopération internationale dans ce domaine;

Sont convenus de ce qui suit :

### *Article premier*

#### DÉFINITIONS

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de toute modification apportée aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ou leur soient devenues applicables.

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de l'Etat d'Israël, du Ministre des Transports et, dans le cas de la République de Pologne, du Ministère des Transports et de la Mer, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités.

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise de transport aérien que chacune des Parties contractantes aura choisie pour exploiter les services spécifiés dans l'Annexe au présent Accord et conformément à l'article III de cet Accord.

d) Le terme « territoire », comme les expressions « services aériens internationaux » et « escale non commerciale », ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 21 août 1991, date de la dernière des notifications (des 9 avril et 21 août 1991) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement de leurs procédures internes respectives, conformément à l'article XIX.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

e) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de ses Annexes et de tout amendement qui pourrait y être apporté.

f) Les expressions « routes spécifiées » s'entend des routes spécifiées ou qui le seront dans l'Annexe au présent Accord.

g) L'expression « services convenus » s'entend des services aériens internationaux qui peuvent être exploités sur les routes spécifiées conformément aux dispositions de l'Accord.

h) Le terme « tarifs » s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises et des conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations d'agence et autres prestations auxiliaires et leurs conditions d'application, mais non compris le tarif ni les conditions du transport du courrier.

## *Article II*

### DROIT D'EXPLOITATION ET DE TRAFIC COMMERCIAL

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'assurer des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

Sauf disposition contraire au présent Accord ou de son Annexe, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, des privilèges suivants :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) Faire des escales sur ledit territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer séparément ou conjointement, dans l'exploitation des services convenus spécifiés dans l'Annexe, des passagers, des marchandises ou du courrier en trafic international.

Aucune disposition du présent Accord ne sera censée conférer à une entreprise désignée par une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

## *Article III*

### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Au reçu de la désignation, chacune des Parties contractantes accordera sans retard, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, le permis d'exploitation voulu à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure

de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normale et raisonnablement appliquées par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits précisés à l'article II du présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été dûment désignée et aura reçu le permis d'exploitation, elle pourra commencer, n'importe quand, à assurer les services convenus, à condition qu'un tarif établi selon les dispositions de l'article VI du présent Accord soit en vigueur pour lesdits services.

#### *Article IV*

##### ANNULATION OU SUSPENSION

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler le permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'article II du présent Accord et accordés à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

a) Si elle a des raisons de douter qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie;

b) Si cette entreprise ne respecte pas la législation ou la réglementation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité immédiate d'annuler le permis, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer des conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### *Article V*

##### EXONÉRATIONS

1. Chacune des Parties contractantes exonérera, sur la base de la réciprocité, l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, et cela dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres droits ou impositions nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons, le tabac et les autres articles destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol), et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de

l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante et assurant les services convenus, de même que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le label de l'entreprise et la documentation publicitaire habituelle distribuée gratuitement par elle.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 dudit article lorsqu'ils seront :

a) Introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) Conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) Embarqués à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés intégralement ou en partie à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exonération, à condition qu'ils ne soient pas cédés à des tiers dans le territoire de ladite Partie contractante.

3. Les équipements de bord normaux ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des services de douane de ce territoire; s'ils le sont, ils pourront être placés sous la surveillance de ces services jusqu'à leur réexportation ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

## Article VI

### TARIFS

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront établis à un niveau raisonnable qui tiendra dûment compte de tous les facteurs à prendre en considération, notamment les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres compagnies aériennes.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, établis d'un commun accord par les entreprises désignées par les deux Parties contractantes, après consultation avec d'autres compagnies qui desservent tout ou partie de la même route et, lorsque cela sera possible, ledit accord sera conclu en ayant recours au mécanisme d'établissement des tarifs de l'Association internationale du transport aérien.

3. Les tarifs ainsi convenus seront proposés à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours

avant la date projetée de leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, lesdites autorités pourront consentir en concertation un délai plus court.

4. Les autorités aéronautiques pourront donner tacitement cette approbation. Si aucune d'elles ne fait opposition dans les trente (30) jours suivant la date de la proposition déposée conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés approuvés. Si le délai de proposition est réduit comme le prévoit le paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques pourront décider de ramener à moins de trente (30) jours le délai d'opposition.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai applicable conformément au paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie son opposition à l'application d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'établir le tarif d'un commun accord après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout Etat dont elles pourront estimer utile de recueillir l'avis.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur est proposé conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif envisagé conformément au paragraphe 5, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XVII du présent Accord.

7. Le tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, la validité d'un tarif ne sera pas prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de 12 (douze) mois après la date normale de son expiration.

#### *Article VII*

##### PERSONNEL TECHNIQUE ET COMMERCIAL

1. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sera autorisée, sous réserve de réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et ses personnels d'exploitation, commercial et technique nécessaires pour l'exploitation des services convenus. Ces personnels seront choisis selon les besoins parmi les ressortissants de l'une des Parties contractantes ou des deux.

2. Au choix de l'entreprise désignée, ses besoins en personnel pourront être satisfaits par ses propres employés ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne qui exerce son activité sur le territoire de l'autre Partie contractante et qui est habilitée à offrir de tels services sur ce territoire.

3. Les représentants et les personnels en question seront assujettis à la législation et à la réglementation en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à cette législation et à cette réglementation, chacune des Parties contractantes accordera, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis ou visas de travail nécessaires et les autres documents similaires aux représentants et aux membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

### Article VIII

#### LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation internationale ou bien l'exploitation de ces aéronefs sur son territoire, seront applicables à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements applicables à l'entrée, au séjour et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et du courrier sur le territoire de chacune des Parties contractantes, comme les formalités d'entrée et de départ, d'immigration, de douane et de contrôle sanitaire, s'appliqueront sur son territoire aux opérations de l'entreprise désignée par l'autre Partie.

### Article IX

#### CERTIFICATS ET PERMIS

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions auxquelles ces certificats ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux minimums éventuellement fixés conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Cependant, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

### Article X

#### SÉCURITÉ

1. Les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie. Les Parties contractantes se conformeront notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup> et du Protocole pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988<sup>4</sup>.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages,

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, n° A-14118.

des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et contenues dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que les mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considérera aussi avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produira un incident ou que planera la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

### *Article XI*

#### TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1. L'entreprise désignée par une Partie contractante aura toute latitude pour vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent, en monnaie locale ou dans une monnaie librement convertible, sous réserve d'autorisation et conformément aux lois et règlements applicables des Parties.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude pour transférer du territoire où sont vendues ces prestations vers le territoire de leur pays d'origine l'excédent, sur le premier de ces territoires, de leurs recettes sur leurs dépenses. Ces transferts nets comprendront le produit des ventes effectuées, directement ou par l'intermédiaire d'un agent, de prestations de transport aérien et de prestations connexes supplémentaires, et ils seront effectués conformément à l'accord de paiements en vigueur entre les deux pays et aux règlements de change applicable.

3. Les entreprises désignées par les Parties contractantes se verront accorder les autorisations de transfert dans un délai de 30 jours suivant le dépôt de leur

demande. Les formalités du transfert seront conformes à la réglementation des changes du pays où les recettes auront été réalisées.

4. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude pour procéder aux transferts dès réception des autorisations. Si des problèmes techniques les empêchent d'y procéder immédiatement, elles bénéficieront des mêmes priorités en matière de transfert que celles accordées en général pour les importations des Parties contractantes.

5. Sur la base de la réciprocité, chacune des Parties contractantes exonérera la compagnie désignée par l'autre Partie contractante de tous impôts et droits sur les bénéfices tirés de l'exploitation du service aérien.

### *Article XII*

#### CAPACITÉ DE TRANSPORT

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus spécifiés dans l'Annexe au présent Accord.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur toute ou partie des mêmes routes.

3. La capacité de transport accordée aux entreprises désignées pour les services convenus dépendra étroitement de la demande estimée de transport aérien de passagers entre les territoires des Parties contractantes. Cette capacité sera en principe également partagée entre les deux entreprises, sauf convention contraire.

4. La fréquence et les horaires des vols dans l'exploitation des services convenus seront arrêtés d'un commun accord entre les deux entreprises désignées et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques au moins 30 jours avant leur entrée en vigueur. Si les entreprises désignées ne peuvent parvenir à un accord, la question sera soumise aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. L'exploitation des services convenus devra faire l'objet d'un accord commercial entre les deux entreprises désignées. Cet accord sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

### *Article XIII*

#### FACILITATION

1. Les charges imposées sur le territoire de chaque Partie contractante à l'entreprise désignée par l'autre Partie en contrepartie de l'utilisation des aéroports ou autres équipements de navigation aérienne ne seront pas plus élevées que celles imposées aux compagnies aériennes nationales assurant des services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encouragera les consultations entre ses autorités responsables de l'imposition de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les services ou équipements considérés, et ce, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toute



proposition visant à modifier le montant des redevances d'usage devrait être notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que les modifications n'entrent en vigueur.

3. Aucune des Parties contractantes n'accordera à une entreprise de transport aérien, qu'elle soit nationale ou étrangère, la préférence sur une entreprise de l'autre Partie contractante qui assurerait des services internationaux similaires pour l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres règlements similaires, ni pour l'utilisation des aéroports, des services de contrôle de la circulation aérienne ou des autres équipements apparentés sous son contrôle.

#### *Article XIV*

#### ECHANGE D'INFORMATIONS ET DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les informations statistiques dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour déterminer la capacité de transport assurée par l'entreprise désignée, le volume du trafic transporté sur les services convenus ainsi que l'origine et la destination du trafic sans escale.

#### *Article XV*

#### CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront périodiquement en vue d'assurer l'application et le respect fidèles des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Ces consultations débiteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, sauf décision contraire des Parties contractantes.

#### *Article XVI*

#### MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier telle ou telle disposition de l'Accord, elle pourra demander des consultations à l'autre partie contractante. Ces consultations, qui se dérouleront entre les autorités aéronautiques, pourront s'effectuer oralement ou par correspondance et débiteront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications pourront être apportées à l'Annexe au présent Accord par entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes, confirmées par échange de notes diplomatiques.

3. Le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de toute convention multilatérale qui pourrait prendre force obligatoire pour les deux Parties contractantes.

*Article XVII*

## RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à un tribunal de trois arbitres, dont un nommé par chacune des Parties contractantes, le troisième arbitre étant désigné par les deux premiers choisis. Chacune des Parties contractantes désignera son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre par la voie diplomatique une demande d'arbitrage du différend et le tiers arbitre devra être désigné dans les soixante (60) jours qui suivront. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, à la demande de l'une ou l'autre Partie, désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans tous les cas, le tiers arbitre qui devra être ressortissant d'un Etat tiers, présidera le tribunal et décidera du lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrêtera lui-même son règlement intérieur et, si nécessaire, décidera de la loi applicable.

3. Toute sentence du tribunal arbitral aura force obligatoire pour les deux Parties contractantes à moins qu'elles n'en aient décidé autrement en lui soumettant le différend.

4. Les dépenses du tribunal seront partagées en parts égales entre les Parties contractantes.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une sentence rendue en application du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, limiter, suspendre ou annuler tout droit ou privilège accordé par elle en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

*Article XVIII*

## ENREGISTREMENT

Le présent Accord, toute modification qui y serait apportée, ainsi que tout échange de notes diplomatiques, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XIX*

## ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par écrit, moyennant échange de notes diplomatiques, l'accomplissement de leurs formalités internes nécessaires à cette entrée en vigueur.

Chacune des Parties contractantes pourra signifier à l'autre son intention de dénoncer le présent Accord. Sa notification devra être communiquée en même

temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin 12 (douze) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 (quatorze) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Varsovie, le 27 février 1990, correspondant au 2 Adar 5750, en deux exemplaires originaux en anglais, polonais et hébreu, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
de l'Etat d'Israël :  
[MOSHE ARENS]

Pour le Gouvernement  
de la République de Pologne :  
[KRZYSZTOF SKUBISZEWSKI]

ANNEXE À L'ACCORD BILATÉRAL RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS  
ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE ET LE  
GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL, RELATIF AUX TRANSPORTS  
AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS

1. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Pologne pourra assurer des services aériens : Points en Pologne, points intermédiaires, points en Israël et au-delà.
  2. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par Israël pourra assurer des services aériens : Points en Israël, points intermédiaires, points en Pologne et au-delà.
  3. Les Parties contractantes pourront se prévaloir des droits de trafic de cinquième liberté à destination et en provenance de pays tiers, sur les services convenus, à condition qu'ils aient été coordonnés et mutuellement convenus à l'avance par les deux entreprises désignées et approuvés par les autorités aéronautiques compétentes.
  4. Les entreprises désignées pourront omettre un ou plusieurs points intermédiaires ou un ou plusieurs points au-delà de leurs territoires sur un ou la totalité de leurs vols à condition que le point de départ et le point d'arrivée se trouvent sur le territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.
-