

No. 28392

**ISRAEL
and
CZECHOSLOVAKIA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Jerusalem
on 24 April 1991**

Authentic texts: Hebrew, Czech and English.

Registered by Israel on 3 October 1991.

**ISRAËL
et
TCHÉCOSLOVAQUIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Jérusalem le 24 avril 1991**

Textes authentiques : hébreu, tchèque et anglais.

Enregistré par Israël le 3 octobre 1991.

נספח

להסכם להובלה אווירית בין ממשלת הרפובליקה הפדרלית הצי'כית והסלובקית לבין ממשלת מדינת ישראל, בדבר הובלה אווירית סדירה בין שטחי ארצותיהן.

1. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שרותי אוויר על-ידי מובילה האווירי המיועד של צ'כוסלובקיה:

פראג, .
נקודות ביניים,
תל-אביב,
נקודות שמעבר לישראל .

2. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שרותי אוויר על-ידי מובילה האווירי המיועד של ישראל:

תל-אביב,
נקודות ביניים,
פראג,
נקודות שמעבר לצ'כוסלובקיה.

3. מובילו האווירי המיועד של כל צד מחקש לא יפעיל את זכויות החופש החמישי בתחום התעבורה זולת אם תבוטל מגבלה זו:

א. מקום שרשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים מסכימים, תוך התייעצות, לבטל את המגבלות האמורות על-ידי המרת זכויות התופש החמישי בתחום התעבורה, או

ב. מקום שהמובילים האוויריים הנוגעים בדבר של שני הצדדים המתקשרים חוחמים על הסכם מסחרי הטעון אישור מצד רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

4. על נקודות הביניים ונקודות שמעבר יוסכם בין המובילים האוויריים המיועדים והן יאושרו על-ידי רשויות התעופה של שני הצדדים.

5. על נקודות ביניים או נקודות שמעבר, תלקן או כולן, ניחן לפסוח בחלק מהטיסות או בכולן, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, ובלבד שהשרות יתחיל או יסתיים בשטח ארצו של הצד שקבע את המוביל האווירי.

סעיף 20סיום

כל אחד מהצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור לצד המתקשר האחר הודעה בכתב על התלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעד ובכונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה יובא ההסכם לידי סיום 12 חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד המתקשר האחר, וזאת אם נלקחה בחזרה ההודעה להביאו לידי סיום, בהסכמה הדדית, לפני תום חקופה זאת. בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו נתקבלה 14 יום לאחר קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 21כניסה לתוקף

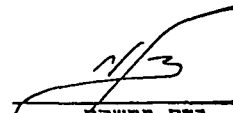
הסכם זה יכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים הודעות בכתב זה לזה, בחילופי איגרות דיפלומטיות, כי נתמלאו דרישותיהם פנימיות לשם כניסה לתוקף.

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

ישראל ביום 7 ג' אייר, התשנ"א, שהנו ה-24 באפריל 1991

עותקי מקור, בשפה העברית, הציכית והאנגלית ולכל הנוסחים דין מקור במקרה חשל הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.


בשם ממשלת/הרפובליקה
הפדרלית הציכית והסלובקית


בשם ממשלת
מדינת ישראל

ס ע י ף 16התייעצויות

1. רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יתייעצו זו עם זו מעת-לעת, ברוח של שיתוף פעולה הדוק, תוך כוונה להבטיח ביצוען של הוראות הסכם זה ונספחו ולשם קיומן באורח המניח את הדעת.
2. התייעצויות כאמור יתחילו תוך פרק זמן של שישים (60) יום מחאריך קבלתה של בקשה כאמור, זולת אם הסכימו הצדדים המתקשרים אחרת.

ס ע י ף 17שינויים

1. סבור אחד הצדדים המתקשרים כי רצוי לשנות הודאה מהוראות ההסכם, רשאי הוא לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות תעופה יכול שיתנהלו בדיונים או בהתכתבות, והן יתחילו תוך פרק זמן של שישים (60) יום מתאריך הבקשה. שינויים שהוסכם עליהם יכנסו לתוקף לאחר שיאושרו בחילוף איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בנספח להסכם זה יכול שייעשו בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים, ויאושרו בחילוף איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן באופן שיתאים לכל אמנה רב-צדדית העשויה לחייב את שני הצדדים המתקשרים.

ס ע י ף 18יישוב מחלוקות

התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בעניין פירוש או החלתו של הסכם זה או נספחו, היא חיושב במשא-ומתן ישיר בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים. לא יכלו רשויות התעופה להגיע לכלל הסכמה, תיושב המחלוקת בצינורות הדיפלומטיים.

סעיף 19רישום

ההסכם והתיקונים לו, וכן כל חילוף איגרות דיפלומטיות יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

ס ע י ך 13הקלות

1. כל צד מתקשר רשאי להטיל או להרשות להטיל היטלים הוגנים וסבירים לשימוש בשרות-תעופה ומתקני תעופה אחרים, ובלבד שהיטלים אלה לא יהיו גבוהים מאלה שאותם משלמים מובילים אוויריים אחרים העוסקים בשרותי אוויר בינלאומיים דומים.
2. כל צד מתקשר יעודד התיעצויות בין רשויותיו המוסמכות המטילות היטלים לבין המובילים האוויריים המיועדים המשתמשים בשירותים ובמתקנים, ומקום שאפשר, באמצעות הארגונים היציגים של המובילים האוויריים. הודעה סבירה תינתן למשתמשים לגבי הצעות לשינויים בהיטלי המשתמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם בטרם ייעשו השינויים.
3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא יתן עדיפות למוביל שלו או לבל מוביל אווירי אחר על-פני מוביל אווירי העוסק בשירותי אוויר בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר בהחלת תקנותיו בענין מכס, הגירה, הסגר וכו', או בשימוש בנמלי תעופה, נתיבי אוויר, שרותי תעבורה אווירית ומתקנים הקשורים לכך אשר בשליטתו.

ס ע י ך 14תירופי מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל אחד מהצדדים המתקשרים יספקו לרשויות התעופה של הצד האחר, לבקשתן, מידע סטטיסטי ככל אשר חירש באופן סביר לקביעת הקיבולת הניתנת על ידי המוביל האווירי המיועד, כמות התנועה המובלת בשרותים המוסכמים וכן מוצאן ויעדן של תנועה חללא חנית ביניים.

סעיף 15מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, ללא יציאה משטח שדה התעופה השמור למטרה זו, יהיו זכאיים להקלה בביקורת. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס ומשאר חשלומים.

- בחוקף בין שתי הארצות, אם אכן הושג הסכם כאמור, ועם תקנות המטבע הזר הישימות.
3. המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברות כאמור תוך 30 יום, לכל היותר, ממועד הבקשה.
4. המובילים האויריים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים לבצע את עצם ההעברה עם קבלת האישור. לא נתבצעה לאחר, מסיבות טכניות, העברה כאמור, יקבלו המובילים האויריים של הצדדים המתקשרים קדימות בהעברה השווה לזו של שרותים אחרים מיובאים על-ידי הצדדים המתקשרים.
5. כל צד מתקשר יעניק למוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר, על בסיס של הדדיות, פטור מכלל המיסים ותשלומי החובה על הרווחים או ההכנסות הנובעים מהפעלתם של שרותי האוויר.

סעיף 12

קיבולת

1. למובילים האויריים המיועדים של שני הצדדים תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השרותים המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה.
2. בהפעלת השרותים המוסכמים יביא המוביל האוירי המיועד של כל צד מתקשר בחשבון את עניינו של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר, באופן שלא יפגע שלא לצורך בשרותים שמספק האחרון באותו נתיב, חלקו או כולו.
3. הקיבולת שתסופק בשרותים המוסכמים על-ידי המובילים האויריים המיועדים תקבע תוך יחס הדוק לדרישות הציבור המשוערות לתעבורה אווירית בין שטחי ארצם של הצדדים המתקשרים. קיבולת זו תחולק, בעקרון, שווה בין שני המובילים האויריים המיועדים, אלא אם הוסכם אחרת.
4. התדירויות ולוחות זמנים להפעלת השרותים המוסכמים ייקבעו חוך הסכמה הדדית בין שני המובילים האויריים המיועדים ויוגשו לרשויות התעופה לשם אישור לפחות 30 יום לפני כניסתם לתוקף. לא הושגה הסכמה כאמור בין שני המובילים האויריים המיועדים, יוגש העניין לרשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
5. הסכם מסחרי בין שני המובילים האויריים המיועדים ידרש בעת הפעלתם של השרותים המוסכמים. הסכם מסחרי זה יוגש לאישור לרשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
- לא הושג הסכם בין שני המובילים האויריים המיועדים יוגש העניין לרשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, שדות תעופה ומתקני טיס, וכל איום אחר על בטחון התעופה האזרחית.
3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו על ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ויועזרו כנספחים לאמנה ככל שאותן הוראות בטחון ישימות 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 שדות תעופה שבשטח ארצם, ינהגו בהתאם להוראות בטחון התעופה האמורות.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן 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 מתקשר יבטיח אח ישומם בפועל של אמצעים מתאימים בחוץ שטח ארצו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני יד, כבודה, מטען וצירת כלי טיס, לפני העליה או הטעינה ובמהלכן. כל צד מתקשר יתן גם תשומת לב אזהרת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסויים.
5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי חוקיים אחרים נגד בטחון כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, שדות תעופה, או מתקני טיס, יסיעו הצדדים המתקשרים זה לזה להקלת בתקשורת ובאמצעים מתאימים אחרים הנועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית כאמור.
6. מקום שיש לאחר הצדדים המתקשרים סיבות סבירות לחשוב כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות בדבר בטחון התעופה כמפורט בסעיף זה, רשויות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לדרוש החייעצויות מידידות עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

ס ע י ך 11

העברת עודפי תכולים

1. המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יהיה חופשי, למכור שרותי תובלה אווירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במישרין או באמצעות סוכן, במטבע המקומי או בכל מטבע בר-המרה חופשי, בכפוף להרשאות המתאימות ובהתאם לחוקים ולתקנות היישימים בשתי הארצות.
2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להעביר משטח ארץ המכירה לשטח ארצם את עודף התכולים על ההוצאות בשטח ארץ המכירה. נכללות באותה העברה נטו הכנסות ממכירות, שנעשו במישרין או באמצעות סוכן, של שרותי תובלה אווירית ושרותי עזר משלימים, והחשלומים יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שהנו

ס ע י ך 8

החלת חוקים וחקנות

1. חוקיו וחקנותיו של כל צד מתקשר המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס הפועלים בטיס בין-לאומיים, או הקשורים להפעלת אותם כלי טיס, כל עוד מצויים הם בשטח ארצו, יחולו על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר.
2. חוקיו וחקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסתם אל שטח ארצו שהייתם ומעברם בו, ויציאתם ממנו של נוסעים, צוות, כבודה, מטען ודואר בכלי טיס, לרבות חקנות בדבר כניסה ויציאה, הגירה, דרכונים, מכס, מטבע וכללי בריאות, יקויימו בידי המוביל האווירי של כל צד מתקשר עם כניסתו אל או יציאתו משטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ובעת שהייתו בו.

ס ע י ך 9

הכרה בתעודות וברשיונות

1. תעודות כושר אוירי, תעודות כשירות ורשיונות שהוצאו או שקיבלו את תוקפם על ידי אחד הצדדים המתקשרים והעומדים עדיין בתוקפם, יוכרו כבעלי תוקף חוקי על ידי הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השרותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיהן הוצאו התעודות והרשיונות כאמור או קיבלו את תוקפם הינן שוות ערך לחקני המינימום שעשויים לקובעם בהתאם לאמנה או עולות עליהן.
2. אולם כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר כבני תוקף, לשם טיסה מעל לשטח ארצו, בתעודות כושר וברשיונות שהוענקו לאזרחיו על-ידי הצד המתקשר האחר.

ס ע י ך 10

בטחון

1. הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את התחייבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי חוקית. הצדדים המתקשרים יקפידו במיוחד לפעול בהתאם להוראותיהן של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963; האמנה בדבר דיכוי חפיסה בלתי חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי חוקיים בשרות תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבין-לאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988.

3. התעריפים שהוסכם עליהם בזה האופן, יוגשו לאישור רשויות התעופה 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 אפשר לתתו במפורש. לא הביעה שום רשות תעופה אי הסכמה תוך (30) יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלה כמאושרים. אם קוצר פרק הזמן להגשה, כפי שנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שבו יש להודיע על אי הסכמה יהא פחות מאשר (30) יום.
5. לא יכלו להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או מסרה רשות תעופה אחת, בתוך פרק הזמן שניתן להחיל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת הודעה על אי-הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישתדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים, לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית, לאחר החיעצות עם רשויות התעופה של כל מדינה אשר את עצמן הם יכולים לראות כחיוניות.
6. לא יכלו רשויות התעופה להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להם בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעתו של תעריף כלשהו כמפורש בס"ק 5 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בחוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש. מכל מקום לא יוארך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר משנים עשר (12) חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

ס ע י ף 7

י י צ ו ג

1. המוביל האווירי המיועד של אתר הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האתר נציגים וסגל מסחרי תפעולי וטכני, כנדרש בקשר להפעלת השירותים המוסכמים. סגל זה ייבחר מתוך אזרחי אחד הצדדים או שניהם, לפי הצורך.
2. הדרישות לסגל עובדים כאמור אפשר שיתמלאו, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, על ידי חבר עובדיו הוא או אגב שימוש בשרותיהם ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים הפועלים בשטח ארצו של הצד המוקשר האחר והמורשים לבצע שירותים כאמור. בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות התקפים אצל הצד המתקשר האחר, ועל-פי אותם חוקים ותקנות, על בסיס של הדדיות ותוך עיכוב מזער, יעניק כל צד מתקשר את היתרי העבודה, אשרות תעסוקה או מסמכים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה) ופריטים אחרים הנועדים לשימוש אך ורק בקשר להפעלתם ולשרותם של כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אותו צד מחקש האמור המפעילים את השרותים המוסכמים, וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אוויריים, כל דברי דפוס הנושאים סימני החברה וחומר פירסומי רגיל המופץ חינוס על ידי המוביל האווירי מיועד.

2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:

א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המחקשים על ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המחקש האחר או מטעמו;

ב. שהוחזקו בכלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המחקשים בשטח ארצו של הצד המחקש האחר או בצאתם ממנו;

ג. שנלקחו על כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המחקשים בשטח ארצו של הצד המחקש האחר והנועדים לשימוש בהפעלת השרותים המוסכמים; בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המחקש המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המחקש האמור.

3. הציוד המוטס הרגיל, וכן החומרים והספקה מוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המחקשים, לא יפורקו בשטח ארצו של הצד המחקש האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת השגחת הרשויות האמורות עד ליצואם החוזר או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לחקנות המכס.

4. פטורים מוענקים על-פי ס"ק 1 של הסכם זה יחולו גם כאשר המוביל האווירי של צד מתקשר אחר כרת חוזה עם מוביל אווירי שלישי, שקיבל אף הוא פטורים כאמור מהצד המחקש האחר, לשם השאלה או העברה לשטח ארצו של הצד המחקש האחר של פריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

ס ע י ף 6

ח ע ר י פ י ם

1. התעריפים אשר יקבע המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המחקשים בעד הובלה אל שטח ארצו של הצד המחקש האחר או ממנו ייקבעו בשיעורים סבירים, תוך התחשבות נאותה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות הוצאות הפעלה, רווח סביר ותעריפים של מובילי אווירים אחרים.

הצדדים המחקשים יראו כבלתי-קבילים תעריפים חמסניים או מפלים, גבוהים או מגבילים מחמת שימוש לדעה של מעמד עדיף, או נמוכים באופן מלאכותי בגין סובסידיה או תמיכה ממשלתית ישירה או עקיפה.

2. התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכם, עליהם, מקום שאפשר, בין מובילים האווירים המיועדים של שני הצדדים המחקשים, לאחר התייעצות עם מובילים אווירים אחרים הפועלים בנחיב, כולו או חלקו, והסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, אגב שימוש בנוהלי האיגוד הבינלאומי לתובלה אווירית או בכל מנגנון בינלאומי אחר לקביעת מחירים כדי לחשב את התעריפים.

2. נתקבלה קביעה כאמור יעניק הצד המתקשר האחר ללא דיחוי, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את הרשאת ההפעלה המתאימה למוביל האטוויירי המיועד.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחר רשאיות לדרוש מהמוביל אווירי שיועד על ידי הצד המתקשר האחר, שיניח את דעתו כי הנו כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות, המיושמים באורח רגיל וסביר, להפעלת שרתי אוויר בינלאומיים על ידי הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהא הזכות לסרב להעניק את הרשאת ההפעלה המוזכרת בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שראה כהכרחיים בדבר השימוש בזכויות המורטות בסעיף 2 להסכם זה על-ידי המוביל האווירי המיועד, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית של והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי, או בידי אזרחיו.
5. מוביל אווירי אשר נקבע והורשה בזה האופן, רשאי בכל עת להתחיל בהפעלה השרותים המוסכמים ובלבד שחעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הנו חקף לגבי שרותים אלה.

ס ע י פ 4

ביטול או התליית זכויות

1. כל צד מתקשר תהא הזכות לבטל הרשאה הפעלה או להתלות את השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה, הניתנות למוביל האווירי שקבע הצד המתקשר האחר, או להתנות תנאים שיראו לו נחוצים לשימוש בזכויות אלה:
- א. אם לא נחה דעתו כי הבעלות הממשית של והשליטה המעשית על המוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי או בידי אזרחיו של אותו צד מתקשר; או
- ב. אם לא מלא אותו מוביל אווירי אחרי החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות כאמור; או
- ג. בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האווירי את השרותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.
2. הזכות האמורה תמומש רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, וזאת אם יש הכרח מידי בכיטול, בהווליה או בהתניית תנאים שצויינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.

ס ע י פ 5

פטור מתשלומי מכס והיטלים אחרים

1. כל צד מתקשר יפטור, על בסיס של הדדיות, במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר מהמגבלות יבוא, חשלומימכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר חשלומי חובה והיטלים ארציים על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, אספקה טכני מתכלה, חלקי חילוף, לרבות מנועים, ציור דגל לכלי טיס, צירה ומזון לכלי טיס (לדרכות משקאות חריפים, טבק ומוצרי מזון אחרים

- ד. המונחים "שטח ארץ", "שרותי אוויר" שרותי אוויר בינלאומיים, "מוביל אווירי" וכן "חנייה שלא למטרות תעבורה מסחריות" משמעותם תהא כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו וכל תיקון אשר לו;
- ו. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
- ז. המונח "שרותים מוסכמים" פירושו שרותי האוויר הבין-לאומיים שניחן להפעילם בהתאם להודאות ההסכם, בנתיבים המפורטים;
- ח. המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלםם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מתירים ותנאים לשרותי סוכנויות ושרותי עזר אחרים, אך למעט תשלום ותנאים להובלת דואר;
- ט. המונח "קיבולת", בזיקה ל"שרותים מוסכמים", פירושו הקיבולת של כלי טיס המשמשים את השרותים כאמור, מוכפלת בתדירות הנהוגה על-ידי כלי טיס כאמור במשך תקופה נתונה ונתיב או קטע מנתיב נתון.

ס ע י ך 2

הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם, לשם כינונם והפעלתם של שירותי אוויר בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה.
2. זולת אם נקבע אחרת, בהסכם זה או בנספח לו, זכאי המוביל האווירי שנקבע על-ידי כל צד מתקשר, שעה שהוא מפעיל שרות מוסכם בנתיב שפורט, לזכויות הבאות:
- א. לטוס ללא תניה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
- ב. לעשות תניות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות; וכן
- ג. להעלות או להוריד בשטח האמור, בנקודות הנקובות בנספח להסכם זה, נוסעים, כבודה, מטען ודואר, המיועדים אל או הבאים מנקודות שבשטח הצד המתקשר האחר;
- ד. להעלות או להוריד בשטח ארצו של מדינות שלישיות, בנקודות המוסכמות בהתאם לנספח להסכם זה, נוסעים, כבודה, מטען ודואר המיועדים אל או הבאים מנקודות שבשטח הצד המתקשר האחר.
3. שום דבר האמור בהסכם זה לא ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים את זכות - היתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר המובלים בשכר או בשכירות והמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

ס ע י ך 3

קביעת מובילים אוויריים והרשאת הפעלה

1. לכל צד מתקשר חהא הזכות לקבוע, בכתב, לצד המתקשר האחר, מוביל אווירי אחד לשם הפעלת השרותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם להובלה אוויריתב י 1ממשלת מדינת ישראלו ב י 1ממשלת הרפובליקה הפדרלית הצכית והטלובקית

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה הפדרלית להגן
(הצדדים המתקשרים);

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה
בשיקאגו ביום השבעה בדצמבר, 1944;

וברצותן לקדם את פיתוח התובלה האווירית בין צכוסלובקיה לבין ישראל
ולמשך במידה המלאה ביותר את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה;

הסכימו לאמור:

ס ע י 1הגדרות

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

א. המונח "אמנה" פרושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה
לחתימה בשיקאגו ביום 7 בדצמבר, 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי
סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-
94 אשר לה ככל שאותם, נספחים ותיקונים היו לבני פועל לגבי שני
הצדדים המתקשרים או אושרו על ידם;

ב. המונח "רשויות תעופה" פרושו, לגבי מדינת ישראל, שר
התחבורה, ולגבי הרפובליקה הפדרלית הצ'כית והטלובקית, שר התחבורה
הפדרלי, ולגבי שתיהן כל אדם או גוף שהוסמך כדיון לבצע כל תפקיד
המבוצע על-ידי הרשויות האמורות;

ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פרושו המוביל האווירי שכל צד מחקש
קבע כדי להפעיל את השרותים המוסכמים, כמפורט בנספח להסכם זה
ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

DOHODA MEZI VLÁDOU STÁTU IZRAEL A VLÁDOU ČESKÉ A SLOVENSKÉ FEDERATIVNÍ REPUBLIKY O LETECKÉ DOPRAVĚ

Vláda Státu Izrael a vláda České a Slovenské Federativní Republiky, dále uváděné jako "smluvní strany",

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu sedmého prosince 1944;

vedeny přáním zavést leteckou dopravu mezi Československem a Izraelem a pokračovat v plném rozsahu v mezinárodní spolupráci v tomto odvětví;

se dohodly takto :

ČLÁNEK I Vymezení pojmů

Pro účely výkladu a použití této Dohody pokud není dále uvedeno jinak :

- a) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví otevřenou k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy a jakoukoli změnu příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud tyto přílohy a změny byly přijaty oběma smluvními stranami;
- b) výraz "letecké úřady" znamená v případě Státu Izrael ministra dopravy a v případě České a Slovenské Federativní Republiky federální ministerstvo dopravy, nebo v obou případech jakou-

koli jinou osobu nebo orgán řádně pověřený prováděním funkcí v současné době vykonávaných uvedenými leteckými úřady;

- c) výraz "určený letecký podnik" znamená letecký podnik, který každá smluvní strana určila k provedu dohodnutých služeb uvedených v Příloze k této Dohodě a to v souladu s článkem III této Dohody;
- d) výrazy "území", "letecká služba", "mezinárodní letecká služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoliv obchodní" mají význam stanovený v článcích 2 a 96 Úmluvy;
- e) výraz "Dohoda" znamená tuto Dohodu, její Přílohy a jakékoli jejich změny;
- f) výraz "stanovené linky" znamená linky ustanovené nebo které budou ustanoveny v Příloze k této Dohodě;
- g) výraz "dohodnuté služby" znamená mezinárodní letecké služby, které mohou být podle ustanovení této Dohody provozovány na stanovených linkách;
- h) výraz "tarif" znamená ceny, které se platí za přepravu cestujících, zavazadel a zboží a podmínky, za kterých se tyto ceny používají, včetně cen a podmínek za agentské a jiné pomocné služby, ale nezahrnuje poplatky a podmínky pro dopravu pošty;
- i) výraz "kapacita" ve vztahu k výrazu "dohodnuté služby" znamená kapacitu letadla používaného při těchto službách, násobenou počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem na lince nebo na úseku linky za dané období.

ČLÁNEK II

Poskytování přepravních práv

1. Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této Dohodě, aby umožnila zřídit a provozovat

pravidelné mezinárodní letecké služby na linkách stanovených v Příloze.

2. Pokud není v této Dohodě nebo její Příloze stanoveno jinak, každá smluvní strana bude při provozu dohodnuté služby na stanovené lince užívat následující výsadní práva :

- a) létat přes území druhé smluvní strany bez přistání;
- b) přistávat na uvedeném území pro potřeby nikoli obchodní;
- c) nakládat a vykládat na uvedeném území v místech stanovených v Příloze k této Dohodě cestujících, zavazadla, zboží a poštu určené pro nebo pocházející z míst na území druhé smluvní strany;
- d) nakládat a vykládat na území třetích zemí v místech stanovených v Příloze k této Dohodě cestujících, zavazadla, zboží a poštu určené pro nebo pocházející z míst na území druhé smluvní strany, stanovených v Příloze k této Dohodě.

3. Nic v této Dohodě nebude považováno za poskytnutí práva určenému leteckému podniku jedné smluvní strany nakládat cestující, zavazadla, zboží a poštu na území druhé smluvní strany za úplatu nebo nájemné k dopravě do jiného místa na území druhé smluvní strany.

ČLÁNEK III

Určení leteckých podniků a provozní oprávnění

1. Každá smluvní strana bude mít právo písemně určit druhé smluvní straně jeden letecký podnik k provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách.

2. Po obdržení takového oznámení druhá smluvní strana, s výhradou ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto článku, bez prodlení udělí leteckému podniku příslušné provozní oprávnění.
3. Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je způsobilý dodržovat podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad obvykle a přiměřeně uplatňuje při provozu mezinárodních leteckých služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
4. Každá smluvní strana bude mít právo odmítnout udělení provozního oprávnění, zmíněné v odstavci 2 tohoto článku, nebo uložit určenému leteckému podniku takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku II této Dohody v kterémkoli případě, kdy smluvní strana není přesvědčena, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku náleží druhé smluvní straně nebo jejím státním příslušníkům.
5. Když byl letecký podnik takto určen a oprávněn, může kdykoli zahájit provoz dohodnutých služeb za předpokladu, že jsou pro tyto služby v platnosti tarify stanovené v souladu s ustanoveními článku VI této Dohody.

ČLÁNEK IV

Odvolání a pozastavení práv

1. Každá smluvní strana bude mít právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku II této Dohody leteckému podniku druhé smluvní strany, nebo uložit pro využívání těchto práv podmínky, které považuje za nezbytné :
 - a) v případě, že není přesvědčena, že převážná část vlastnictví a skutečná kontrola leteckého podniku náleží

smluvní straně, která určila letecký podnik, nebo jejím státním příslušníkům; nebo

b) v případě, že uvedený letecký podnik neplní zákony nebo předpisy smluvní strany poskytující tato práva; nebo

c) v jakémkoli případě, kdy letecký podnik neprovozuje dohodnuté služby v souladu s podmínkami stanovenými v této Dohodě.

2. Toto právo bude uplatněno pouze po konzultaci s druhou smluvní stranou, ledaže okamžité zrušení, pozastavení či uložení podmínek podle odstavce 1 tohoto článku je nezbytné k zabránění dalšího porušování zákonů a předpisů.

ČLÁNEK V

Osvobození od celních poplatků a daní

1. Každá smluvní strana na základě reciprocity osvobodí podle svých vnitrostátních zákonů určený letecký podnik druhé smluvní strany v nejvyšším možném rozsahu od dovozních omezení, celních poplatků, spotřebních daní, inspekčních poplatků a jiných národních daní a dávek letadla, palivo, mazací oleje, spotřební technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklou výbavu letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně destilátů, tabáku, nápojů a jiných výrobků určených k prodeji cestujícím v omezeném množství během letu) a jiné položky určené výlučně pro použití v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku příslušné smluvní strany, které vykonává dohodnuté služby, stejně tak, jako tištěné zásoby letenek, nákladních listů, jiné tiskoviny mající na sobě vytištěné označení leteckého podniku a obyčejný propagační materiál rozšiřovaný zdarma určeným leteckým podnikem.

2. Výjimky poskytované tímto článkem se budou vztahovat na položky uvedené v odstavci 1 tohoto článku :

- a) přivezené na území jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem;
 - b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany po dobu přiletu a nebo odletu z území druhé smluvní strany;
 - c) dodané na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území druhé smluvní strany za účelem použití při provozu dohodnutých služeb.
3. Běžné letové vybavení, stejně tak jako materiál, potřeby a zásoby obvykle ponechávané na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany, mohou být vyloženy na území druhé smluvní strany pouze se souhlasem celnice tohoto území. V takovémto případě mohou být uloženy pod dohledem celnice do té doby, než budou vyvezeny nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.
4. Osvobození poskytovaná v odstavci 1 tohoto článku budou také použitelná v případě, kdy určený letecký podnik jedné smluvní strany se dohodl s jiným leteckým podnikem na území druhé smluvní strany, který podobně požívá tato osvobození od druhé smluvní strany o zapůjčení nebo převedení položek uvedených v odstavci 1 tohoto článku.

ČLÁNEK VI

Tarify

1. Tarify používané určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany pro dopravu na nebo z území druhé smluvní strany budou stanoveny v přiměřené výši, přičemž bude přihlíženo ke všem v úvahu připadajícím činitelům jako jsou náklady na provoz, přiměřený zisk a tarify jiných leteckých podniků. Smluvní strany budou považovat za nepřijatelné tarify podbízející nebo

diskriminující, nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu na základě zneužití dominantního postavení, nebo uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé státní dotaci či podpoře.

2. Tarify uvedené v odstavci 1 tohoto článku budou dle možnosti sjednány určenými leteckými podniky obou smluvních stran po předchozí poradě, připadá-li to v úvahu, s jinými leteckými podniky provozujícími dopravu na téže lince nebo její části a takové dohody bude dosaženo, kde je to možné, využitím procedurálních postupů Mezinárodního sdružení leteckých dopravců nebo jiného příslušného mezinárodního mechanismu pro stanovení tarifů.
3. Tarify takto sjednané budou předloženy ke schválení leteckým úřadům obou smluvních stran nejméně 45 dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. Ve zvláštních případech může být tato doba zkrácena na základě dohody leteckých úřadů.
4. Souhlas s tarify může být dán výslovně. V případě, že žádný z leteckých úřadů smluvních stran nevyjádří svůj nesouhlas s navrženými tarify do 30 dnů od data předložení v souladu s odstavcem 3 tohoto článku, budou považovány za schválené. V případě, že doba pro předložení byla zkrácena v souladu s odstavcem 3 tohoto článku, letecké úřady mohou dohodnout, že doba v níž musí být oznámen jakýkoli nesouhlas bude kratší než 30 dnů.
5. Nebude-li možno tarif dohodnout podle odstavce 2 tohoto článku, nebo pokud v době stanovené v odstavci 4 tohoto článku jeden letecký úřad předá druhému leteckému úřadu oznámení o nesouhlasu s jakýmkoli tarifem dohodnutým podle ustanovení odstavce 2, letecké úřady obou smluvních stran, po konzultaci s leteckým úřadem jakéhokoli státu, jehož názor mohou považovat za užitečný, se vynasnaží stanovit tarif vzájemnou dohodou.
6. Nebudou-li se moci letecké úřady dohodnout na jakémkoli tarifu, předloženém jim podle odstavce 3 tohoto článku, nebo na

stanovení jakéhokoli tarifu podle odstavce 5 tohoto článku, spor bude řešen v souladu s ustanoveními článku XVIII této Dohody.

7. Tarif sjednany podle ustanovení tohoto článku bude v platnosti až do sjednání nového tarifu. Platnost tarifu však nebude na základě tohoto odstavce prodloužena o více než 12 měsíců po datu, k němuž by jinak platnost tarifu skončila.

ČLÁNEK VII Reprezentace

1. Určený letecký podnik jedné smluvní strany bude mít povoleno, na základě reciprocity, udržovat na území druhé smluvní strany své zástupce a obchodní, provozní a technický personál potřebný v souvislosti s provozem dohodnutých služeb. Personál může být vybrán ze státních příslušníků kterékoli z obou stran podle potřeby.
2. Požadavky na personál mohou být, podle mínění určeného leteckého podniku, uspokojeny jeho vlastním personálem nebo použitím služeb jiné organizace, společnosti nebo leteckého podniku, působících na území druhé smluvní strany a oprávněných k poskytování takových služeb na území smluvní strany.
3. Zástupci a personál budou podléhat zákonům a předpisům platným na území druhé smluvní strany a budou dodržovat takové zákony a předpisy; každá smluvní strana na základě reciprocity a s minimálním prodlením poskytne nezbytná pracovní povolení, pracovní visa nebo jiné nezbytné doklady zástupcům a personálu uvedeným v odstavci 1 tohoto článku.

ČLÁNEK VIII Použití zákonů a předpisů

1. Zákony a předpisy každé smluvní strany, které upravují vstup letadel provozujících mezinárodní létání na její území a

výstup z něho, nebo které se vztahují na provoz a létání těchto letadel na jejím území, jsou závazné i pro letadlo leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou.

2. Zákony a předpisy každé smluvní strany, které upravují vstup na její území, pobyt na něm, tranzit a výstup z něho pro cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštu dopravovaných letadly, včetně předpisů týkajících se vstupu, výstupu, přistěhovalectví a vystěhovalectví, pasů, cel, měnových a zdravotních opatření budou dodrženy leteckým podnikem druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu a pobytu na území první smluvní strany.

ČLÁNEK IX

Uznání osvědčení a průkazů

1. Osvědčení o letové způsobilosti, diplomy a průkazy vydané nebo potvrzené jako platné jednou ze smluvních stran budou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provoz dohodnutých služeb za předpokladu, že požadavky, podle kterých tato osvědčení nebo průkazy byly vydány nebo potvrzeny jako platné, se rovnají nebo překračují minimální normy, které mohou být stanoveny podle Úmluvy.
2. Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat za platné pro účely letů nad svým vlastním územím diplomy a průkazy vydané nebo potvrzené jako platné jejím příslušníkům druhou smluvní stranou.

ČLÁNEK X

Ochrana civilního letectví

1. Smluvní strany si potvrzují navzájem svůj závazek chránit bezpečnost civilního letectví proti činům nezákonného vměšování. Smluvní strany budou zejména jednat v souladu s ustanoveními

Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971 a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaném v Montrealu 24. února 1988.

2. Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou potřebnou pomoc k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiným nezákonným činům proti bezpečnosti takových letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení, jakož i všem jiným hrozbám vůči bezpečnosti civilního letectví.
3. Smluvní strany budou ve vzájemných vztazích postupovat v souladu s ustanoveními o ochraně civilního letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako přílohy k Úmluvě v rozsahu, v němž jsou tato ustanovení pro smluvní strany platná, budou vyžadovat, aby provozovatelé letadel registrovaných na jejich území nebo provozovatelé letadel mající hlavní sídlo obchodní činnosti, nebo stálé sídlo na jejich území a provozovatelé letišť na jejich území, jednali v souladu s těmito ustanoveními o ochraně civilního letectví.
4. Smluvní strany vzájemně souhlasí s tím, že může být požadováno, aby tyto provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně civilního letectví zmíněná výše v odstavci 3 a vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na jejím území. Každá smluvní strana zajistí, že na jejím území budou přijata a účinně uplatňována odpovídající opatření k ochraně letadel a ke kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání. Každá smluvní strana bude s porozuměním posuzovat jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření, aby se čelilo určité hrozbě.

5. V případě spáchání činu nebo hrozby spáchání nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení si smluvní strany vzájemně pomohou usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k urychlenému a bezpečnému ukončení takových činů nebo hrozeb.
6. Má-li smluvní strana oprávněné důvody domnívat se, že druhá strana se odchýlila od ustanovení o ochraně civilního letectví tohoto článku, letecký úřad této smluvní strany může požádat letecký úřad druhé smluvní strany o neodkladné uskutečnění konzultací.

ČLÁNEK XI

Převod přebytků příjmů

1. Určený letecký podnik jedné smluvní strany smí prodávat letecké dopravní služby na území druhé smluvní strany podle příslušných oprávnění a v souladu s příslušnými platnými vnitrostátními zákony a předpisy buď přímo nebo prostřednictvím zprostředkovatelů v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně.
2. Určené letecké podniky smluvních stran smí převádět z území prodeje na své vlastní území přebytky, dosažené na území prodeje, příjmů nad výdaji. Do těchto čistých převodů budou zahrnuty příjmy z prodejů leteckých dopravních služeb, dosažené přímo nebo prostřednictvím zprostředkovatelů a z pomocných doplňkových služeb; platby budou uskutečněny v souladu s ustanovením platební dohody platné mezi oběma zeměmi, bylo-li takové dohody dosaženo, a podle platných měnových předpisů.
3. Určené letecké podniky smluvních stran obdrží souhlas k takovým převodům nejdéle do 30 dnů od požádání.

4. Letecké podniky smluvních stran smí uskutečnit skutečný převod po obdržení souhlasu. V případě, že z technických důvodů takový převod nebude možno uskutečnit okamžitě, letecké podniky smluvních stran obdrží stejnou prioritu k převodu jakou mají dovozy druhé smluvní strany.
5. Každá smluvní strana poskytne určenému leteckému podniku druhé smluvní strany na základě reciprocity osvobození od všech daní a dávek ze zisku nebo z příjmů plynoucích z provozování leteckých služeb.

ČLÁNEK XII

Kapacita

1. Určený letecký podnik každé smluvní strany bude mít slušné a stejné možnosti k provozu dohodnutých služeb stanovených v Příloze k této Dohodě.
2. Při provozu dohodnutých služeb určený letecký podnik jedné smluvní strany bude brát v úvahu zájmy určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování služeb, které tento podnik zajišťuje na zcela nebo částečně shodných linkách.
3. Kapacita dohodnutých služeb, poskytovaná určenými leteckými podniky, bude v úzkém vztahu k odhadovaným leteckým dopravním požadavkům cestujících veřejnosti mezi územími smluvních stran. Tato kapacita bude v zásadě stejně rozdělena mezi oba určené letecké podniky, pokud nebude dohodnuto jinak.
4. Počet letů a letové řády dohodnutých služeb budou stanoveny vzájemnou dohodou mezi oběma určenými leteckými podniky a budou předloženy leteckým úřadům ke schválení nejméně 30 dnů před jejich vstupem v platnost. V případě, že mezi oběma určenými leteckými podniky nebude možno dosáhnout dohody, záležitost bude postoupena leteckým úřadům smluvních stran.

5. Po dobu provozu dohodnutých služeb bude požadováno uzavření obchodní dohody mezi oběma určenými leteckými podniky. Tato obchodní dohoda bude předložena příslušným leteckým úřadům ke schválení. V případě, že takové dohody mezi oběma určenými leteckými podniky nebude možno dosáhnout, záležitost bude postoupena leteckým úřadům smluvních stran.

ČLÁNEK XIII

Usnadňování provozu

1. Každá smluvní strana může ukládat nebo dovolit ukládat oprávněné a přiměřené poplatky za použití letišť a jiných leteckých zařízení, přičemž tyto poplatky nebudou vyšší než ty placené jinými leteckými podniky, konajícími podobné mezinárodní letecké služby.
2. Každá smluvní strana bude podporovat provádění konzultací mezi svými organizacemi oprávněnými ke stanovení poplatků a určenými leteckými podniky používajícími služby a zařízení a, kde je to proveditelné, prostřednictvím organizace zástupců leteckých podniků. Uživatelům bude předáno přiměřené oznámení o jakémkoli návrhu na změnu uživatelských poplatků, aby se jim umožnilo vyjádřit jejich mínění před provedením změn.
3. Žádná ze smluvních stran nebude zvýhodňovat svůj vlastní nebo jiný letecký podnik před leteckým podnikem druhé smluvní strany, provádějícím podobné mezinárodní letecké služby, při uplatňování svých celních, pasových, zdravotních a podobných předpisů nebo ve využívání letišť, letových cest, služeb řízení letového provozu a s nimi souvisejících zařízení pod její kontrolou.

ČLÁNEK XIV

Výměna informací a statistik

Letecký úřad kterékoli smluvní strany poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany, na jeho vyžádání, takové statistické

údaje, které lze přiměřeně požadovat za účelem určení kapacity poskytované určeným leteckým podnikem, objemu přepravy dosaženého na dohodnutých službách a rovněž údaje o místě počátku a určení přeprav, u nichž nedochází k přerušení cesty.

ČLÁNEK XV Přímý tranzit

Cestující v přímém tranzitu přes území smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, budou podrobeni zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu budou osvobozeny od celních a jiných poplatků.

ČLÁNEK XVI Konzultace

1. V duchu úzké spolupráce budou letecké úřady smluvních stran čas od času uskutečňovat konzultace, majíce na zřeteli zabezpečení provádění a dostatečné plnění ustanovení této Dohody a její Přílohy.
2. Tyto konzultace budou zahájeny do 60 dnů od data obdržení takové žádosti, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.

ČLÁNEK XVII Změny

1. Jestliže kterákoli smluvní strana považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení Dohody, může požádat o konzultace druhou smluvní stranu. Takové konzultace mezi leteckými úřady mohou být provedeny jednáním nebo písemně a zahájí se v době do 60

dnů od data žádosti. Jakékoli změny takto dohodnuté vstoupí v platnost až po potvrzení výměnou diplomatických nót.

2. Změny Přílohy k této Dohodě mohou být učiněny přímou dohodou mezi kompetentními leteckými úřady smluvních stran a potvrzují se výměnou diplomatických nót.
3. Dohoda bude upravována tak, aby odpovídala jakékoli mnohostranné úmluvě, která se stala závazná pro obě smluvní strany.

ČLÁNEK XVIII

Urovnání sporů

Jakýkoli spor týkající se výkladu nebo provádění této Dohody nebo její Přílohy bude urovnán přímým jednáním mezi leteckými úřady smluvních stran. Jestliže letecké úřady nedosáhnou dohody, spor bude urovnán diplomatickou cestou.

ČLÁNEK XIX

Registrace

Tato Dohoda a jakákoli její změna, stejně tak jako jakákoli výměna diplomatických nót, budou registrovány u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

ČLÁNEK XX

Ukončení platnosti

Každá smluvní strana může kdykoli písemně oznámit druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této Dohody. Kopie oznámení bude zároveň zaslána Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. V takovém případě platnost Dohody skončí 12 měsíců po

dni, kdy oznámení obdržela druhá smluvní strana, nebude-li zmíněné oznámení vzájemnou dohodou mezi smluvními stranami odvoláno před uplynutím tohoto období. Nebude-li přijetí oznámení potvrzeno druhou smluvní stranou, oznámení bude považováno za doručené 14 dnů poté, kdy oznámení obdržela Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

ČLÁNEK XXI

Vstup v platnost

Tato Dohoda vstoupí v platnost dnem, k němuž si vzájemně obě smluvní strany předají písemná oznámení vyměněním diplomatických nót o tom, že jejich příslušné vnitrostátní požadavky pro vstup v platnost byly splněny.

Na důkaz toho, níže podepsaní, jsouce řádně k tomu zplnomocnění svými příslušnými vládami, podepsali tuto Dohodu.

Dáno v *Jeruzalémě*....., tento *24.* den *v dubnu* *1991* ,
který odpovídá ...*10. dni dubna*... roku...*5721*.....
..... ve dvou vyhotoveních, každé v
jazyce hebrejském, českém a anglickém, přičemž všechna znění mají
stejnou platnost. V případě rozdílnosti ve výkladu bude rozhodující anglický text.

Za vládu
Státu Izrael:

[Signed — Signé]¹

Za vládu
České a Slovenské Federativní
Republiky:

[Signed — Signé]²

¹ Signed by David Levy — Signé par David Levy.

² Signed by Jiri Nezval — Signé par Jiri Nezval.

P ř í l o h a

k Dohodě mezi vládou Státu Izrael a vládou České a Slovenské
Federativní Republiky o letecké dopravě,
uzavřené pro pravidelnou leteckou dopravu
mezi jejich příslušnými územími

1. Linky na kterých mohou být provozovány letecké služby určeným
leteckým podnikem Československa :

Praha,
mezilehlé body,
Tel Aviv,
body za.

2. Linky na kterých mohou být provozovány letecké služby určeným
leteckým podnikem Izraele :

Tel Aviv,
mezilehlé body,
Praha,
body za.

3. Určený letecký podnik každé smluvní strany nebude vykonávat
přepravní práva 5. svobody, pokud toto omezení nebude uvolněno
buď :

a) když se letecké úřady obou smluvních stran, prostřednictvím
vzájemných konzultací, dohodnou zrušit toto omezení výměnou
přepravních práv 5. svobody, nebo

b) když zainteresované letecké podniky obou smluvních stran
uzavřou obchodní dohodu, která bude schválena leteckými
úřady obou smluvních stran.

4. Mezilehlé body a body za budou dohodnuty mezi určenými
leteckými podniky a budou schváleny oběma leteckými úřady.

5. Kterýkoli nebo všechny mezilehlé body a body za mohou být, podle uvážení určeného leteckého podniku, vynechány při kterémkoli nebo na všech letech za předpokladu, že služba začíná nebo končí na území smluvní strany, která letecký podnik určila.
-

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE CZECH AND SLOVAK FEDERAL REPUBLIC

The Government of the State of Israel and the Government of the Czech and Slovak Federal Republic (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;² and

Desiring to promote the development of air transport between Czechoslovakia 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;

¹ Came into force on 21 August 1991, the date of the last of the notifications (of 7 May and 21 August 1991) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of their respective internal requirements, in accordance with article XXI.

² 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 Czech and Slovak Federal Republic, The Federal Ministry of Transport 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", "air service", "international air services", "airline", 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.

i) the term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by

the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

Article II

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.
2. 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. the right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of this Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party.
 - d. the right to embark and disembark in the territory of third countries at the agreed points in accordance with the Annex of this Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party.
3. 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 AND OPERATING AUTHORIZATION

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 operating 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 OR SUSPENSION OF RIGHTS

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend 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 FROM DUTIES AND TAXES

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 and food (including liquor, tobacco, beverages 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 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, supplies and stores 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. The exemptions provided by paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

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.

The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are predatory or discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

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 or any other appropriate international rate fixing mechanism 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

REPRESENTATION

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 in 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

APPLICATION OF 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 of each Contracting Party relating to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration and emigration, passports, customs, currency and sanitary measures, shall be complied with by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the other Contracting Party.

Article IX

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. 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 Convention.
2. 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 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.⁴

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 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 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

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

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.
6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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, subject to appropriate authorizations and in accordance with the respective applicable National Laws and Regulations, either directly or through an agent, in the local currency or in any freely convertible currency.
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 in force between the two countries, if such an agreement has been reached, 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.
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 other 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. In case such an agreement cannot be reached between the two designated airlines the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article XIII

FACILITATION

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations 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

DIRECT TRANSIT

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall be subject to a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article XVI

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 60 days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article XVII

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 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 XVIII

SETTLEMENT OF DISPUTES

Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article XIX

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 XX

TERMINATION

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 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 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXI

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.

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

Done in Jerusalem, this 24th day of April 1991
which corresponds to the Tenth day of Iyar 5751

in two originals in the Hebrew, Czech and English 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]¹

For the Government
of the Czech and Slovak
Federal Republic:

[Signed — Signé]²

¹ Signed by David Levy — Signé par David Levy.

² Signed by Jiri Nezval — Signé par Jiri Nezval.

ANNEX

to the Air Transport Agreement between the Government of the Czech and Slovak Federal Republic 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 Czechoslovakia:

Prague,
Intermediate Points,
Tel-Aviv,
Points Beyond.

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

Tel-Aviv,
Intermediate Points,
Prague,
Points Beyond.

3. The designated airline of each Contracting Party shall not exercise 5th freedom traffic rights unless this restriction is lifted either:

- a) when the aeronautical authorities of both Contracting Parties, through their consultations, agree to lift such restrictions by means of exchanging 5th freedom traffic rights, or
- b) when the airlines concerned of both Contracting Parties conclude a commercial agreement which is to be approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

4. The intermediate and beyond points shall be agreed between the designated airlines and be approved by both aeronautical authorities.

5. 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 or the Party designating the airline.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
TCHÈQUE ET SLOVAQUE, RELATIF AUX TRANSPORTS
AÉRIENS

Le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République fédérale tchèque et slovaque (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 1944² et

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre la Tchécoslovaquie 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 soient devenues applicables aux deux parties contractantes ou aient été ratifiées par elles.

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 fédérale tchèque et slovaque, du Ministère fédéral des transports, 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 conformément à l'article III de cet Accord.

d) Les termes ou expressions « territoire », « service aérien », « services aériens internationaux », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale », ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

¹ Entré en vigueur le 21 août 1991, date de la dernière des notifications (des 7 mai et 21 août 1991) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement de leurs procédures internes respectives, conformément à l'article XXI.

² 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) L'expression « routes spécifiées » s'entend des routes qui sont ou qui seront fixées 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.

i) Le terme « capacité », s'agissant des « services convenus », s'entend de la capacité de transport des aéronefs utilisés sur ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou un tronçon de route.

Article II

OCTROI DE DROITS

1. 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.

2. 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;

c) Embarquer ou débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance de points sis sur le territoire de l'autre Partie contractante;

d) Embarquer ou débarquer sur le territoire des états tiers, aux points spécifiés conformément à l'annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance de points sis sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. 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 ET PERMIS D'EXPLOITATION

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 normalement 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 DES DROITS

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

EXEMPTIONS DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

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 exonérations visées au paragraphe 1 du présent article seront également accessibles à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes qui aura conclu des arrangements avec une autre entreprise bénéficiaire des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante, pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets visés au paragraphe 1 du présent article.

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.

Les Parties contractantes considéreront comme inacceptables les tarifs abusifs ou discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, ou artificiellement bas du fait de l'octroi direct ou indirect d'une subvention ou d'un soutien de l'Etat.

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 aériennes 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 (ou à tout autre mécanisme approprié de fixation des tarifs internationaux).

3. Les tarifs ainsi convenus seront proposés à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur. Toutefois, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Les autorités aéronautiques pourront donner tacitement cette approbation. Si aucune d'elles ne fait opposition dans les 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 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. Un 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 douze (12) mois après la date normale de son expiration.

Article VII

REPRÉSENTATION

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

APPLICATION DES 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 de chacune des Parties contractantes, applicables sur son territoire à l'entrée, au séjour, au transit et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et du courrier embarqués sur des aéronefs, y compris les règlements en matière d'entrée et de départ, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane, de devises et de contrôles sanitaires devront être respectés par l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, durant le séjour sur ce territoire et au départ de ce territoire.

Article IX

ACCEPTATIONS DES CERTIFICATS ET PERMIS

1. 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.

2. Cependant, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, la validité des brevets d'aptitude et des 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 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³ 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 1988⁴.

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, 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, 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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, n° A-14118.

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.

6. Lorsqu'une Partie contractante aura des raisons légitimes de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante pourront demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

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 nationaux applicables sur le territoire de cette dernière.

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 celle des ventes de services 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.

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 l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de tous impôts et taxes sur les bénéfices tirés de l'exploitation des services aériens.

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. Si les deux entreprises désignées ne peuvent parvenir à un accord, la question sera soumise aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article XIII

FACILITATION

1. Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou autoriser l'imposition de charges justes et raisonnables à l'utilisation des aéroports ou autres équipements de navigation aérienne, à condition que ces charges ne soient pas supérieures à celles acquittées par d'autres compagnies aériennes 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 voies aériennes et 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

TRAFFIC EN TRANSIT DIRECT

Les passagers en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne feront l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et des taxes similaires.

Article XVI

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 60 jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, sauf décision contraire des Parties contractantes.

Article XVII

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 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, et 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 XVIII

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par voie de négociation directe entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si les autorités aéronautiques ne peuvent parvenir à un accord, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

Article XIX

ENREGISTREMENT

Le présent Accord, y compris 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 XX

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment signifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Sa notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, 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 la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXI

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

FAIT à Jérusalem le 24 avril 1991, correspondant au 10 Iyar 5751.

En deux exemplaires originaux, en hébreu, tchèque et anglais, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
de l'Etat d'Israël :

[DAVID LEVY]

Pour le Gouvernement
de la République fédérale tchèque
et slovaque :

[JIRI NEZVAL]

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE TCHÈQUE ET SLOVAQUE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL, CONCERNANT LES TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS

1. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Tchécoslovaquie pourra assurer des services aériens :

Prague
Points intermédiaires
Tel-Aviv
Points au-delà

2. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par Israël pourra exploiter des services aériens :

Tel-Aviv
Points intermédiaires
Prague
Points au-delà

3. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes n'exercera pas de droits de trafic de cinquième liberté à moins que cette restriction ne soit levée :

a) Soit lorsque les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes seront convenues, en concertation, de lever ces restrictions par l'échange de droits de trafic de cinquième liberté,

b) Soit lorsque les entreprises concernées des deux Parties contractantes auront conclu un accord commercial qui devra être approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Les points intermédiaires et au-delà seront déterminés d'un commun accord entre les entreprises désignées et devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties.

5. 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.

