

No. 34738

**Israel
and
Slovakia**

**Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the
Government of the Slovak Republic (with annex). Bratislava, 22 August 1994**

Entry into force: 22 July 1997 by notification, in accordance with article XXI

Authentic texts: English, Hebrew and Slovak

Registration with the Secretariat of the United Nations: Israel, 3 June 1998

**Israël
et
Slovaquie**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le
Gouvernement de la République slovaque (avec annexe). Bratislava, 22 août 1994**

Entrée en vigueur : 22 juillet 1997 par notification, conformément à l'article XXI

Textes authentiques : anglais, hébreu et slovaque

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Israël, 3 juin 1998

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE SLOVAK RE-
PUBLIC

The Government of the State of Israel, and the Government of the Slovak 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 1944,¹

Acknowledging the importance of air transport as means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between peoples of the two countries;

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

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories and for the regulation of civil aviation activities;

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;

b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and, in the case of the Slovak Republic, the Ministry of Transport, Communication and Public Works, or, in both cases, any person or body duly authorized 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 term "territory", "air services", "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;

1. 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.

f) The term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article XVII of this Agreement;

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

h) The term "agreed services" means the international air services performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;

i) 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;

j) 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 of time 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 the following rights:

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;

c) While operating an agreed service on the specified routes, to embark and disembark in the other Contracting Party's territory, at the points specified in the Annex of this Agreement, passengers, cargo and mail coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline.

3. Nothing in this Article 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 or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article III of the Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1. a) and b) of this Article, provided proper authorizations have been obtained in advance from the aeronautical authorities 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, between the territories of the two countries, 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 [fulfil] 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 in 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 and the timetables have been approved in accordance with Article XII of this Agreement.

Article IV. Revocation or Suspension of Rights

I. 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;

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 I of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right to revocation or suspension shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article V. Exemptions from Duties and Taxes

I. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest possible extent under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, 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 tickets-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 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 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. The material referred to in a), b) and c) above shall be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are taken out 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 be agreed [upon] 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 [upon] 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 provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the 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 XVIII 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 (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. These staff shall be chosen among nationals of either or both 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 territory of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article. Each Contracting Party undertakes to ensure that the respective designated airline of the other Contracting Party is

provided with a suitable office and facilities required for its operation, in order to facilitate without undue delay the operation of the respective airlines of the Contracting Parties.

Article VIII. Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation, or related 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 upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of each Contracting Party related 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 of 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 1971,³ 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

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 volume 974).

4. *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

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 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 ground 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

Based on the principle of reciprocity:

1. The designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, in local currency or in any freely convertible currency, either directly or through agents, subject to appropriate authorizations obtained from the appropriate authorities of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to convert to freely convertible currency the excess of receipts over expenditure, and transfer from the territory of sale to their home territory this excess of receipts. Included in such net transfers 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. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.

4. The designated airline 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 similar to that of the other Contracting Party's imports.

5. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party 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 both designated airlines to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement.

2. While 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, or on other routes of its network.

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 traveling public of the Contracting Parties. This capacity shall be in principle equally shared between the designated airlines of the Contracting Parties, 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 prior to the operation of the said agreed services and at least (30) days prior to their entry into force. In case such agreement cannot be reached between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. Additional capacity, when required, shall be coordinated between the designated airlines of both Contracting Parties before it is submitted for approval to the respective aeronautical authorities.

6. A commercial agreement between the two designated airlines shall be required while operating the agreed services. This commercial agreement shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

Article XIII. Facilitation

1. 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 its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties or 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 to be provided by the designated airlines, the amount of traffic carried on the agreed services as well as the origin and final destination of the carried 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 the 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.

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 provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between aeronautical authorities may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of (60) days from the date of request. Any modifications so agreed shall be effected by an Exchange of 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

1. Any dispute relating to the interpretation of this Agreement or of the Route Schedule 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.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of (60) days from the date of receipt by either Contracting [Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting] Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as Chairman of the Tribunal, and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure.

3. Any decision given by the arbitral Tribunal shall be binding on both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral Tribunal.

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

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

Article XIX. Registration

This agreement and all modifications thereto, as well as any exchange of Diplomatic Notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XX. Termination

1. This Agreement shall be valid for indefinite period of time.

2. Either Contracting Party may at any time give notice in writing 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 acknowledgment 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 Bratislava, this 22nd day of August 1994, which corresponds to the 15th day of Eloul 5754, in two originals in each of the English, Hebrew and Slovak languages, all three texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

MR. ISRAEL KEISAR
Minister of Transport

For the Government of the Slovak Republic:

MR. EDUARD KUKAN
Minister of Foreign Affairs

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE SLOVAK REPUBLIC ON
SCHEDULED AIR TRANSPORT BETWEEN THEIR TERRITORIES

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

Point of origin:	Tel-Aviv
Intermediate Points:	Any point
Point of destination:	Bratislava
Points Beyond:	Any point

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

Point of origin:	Bratislava
Intermediate Points:	Any point
Points of destination:	Tel-Aviv
Points Beyond:	Any point

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall not exercise 5th freedom traffic rights to/from third countries unless they mutually agree otherwise. Such agreements have to be approved by both aeronautical authorities before their implementation.

4. Any or all of the intermediate or beyond points may, at the opinion of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the services begin or terminate in the territory of the party designating the airline.

נספח

סכם התעופה בין ממשלת ישראל וממשלת הרפובליקה הסלובקית בדבר הובלה אווירית סדירה בין שטחי ארצותיהן.

1. נתיבים שבהם שירותי תעופה הניתנים להפעלה ע"י המוכיל האווירי המיועד של מדינת ישראל:

תל-אביב	נקודת מוצא:
כל נקודה	נקודות ביניים:
ברטיסלבה	נקודת יעד:
כל נקודה	נקודות שמעבר:

2. נתיבים שבהם שירותי תעופה ניתנים להפעלה ע"י המוביל האווירי המיועד של הרפובליקה הסלובקית:

ברטיסלבה	נקודת מוצא:
כל נקודה	נקודות ביניים:
תל-אביב	נקודת יעד:
כל נקודה	נקודות שמעבר:

3. המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים לא יפעילו זכויות התעבורה על פי החירות החמישית בבואם אל ארצות שלישיות או מהן, אלא אם הוסכם הדדית אחרת. הסכמים כאמור יש להביא לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים לפני יישומם.

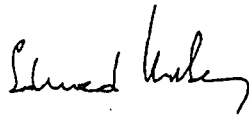
4. נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן לדלג עליהן, כולן או מקצתן, בכל טיסה או בכל הטיסות, לפי שיקולו של המוכיל האווירי המיועד, ובלבד שהקידום יתחיל או

סעיף 21
כניסה לתוקף

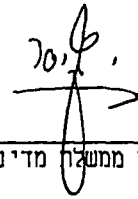
הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים המתקשרים הודעות בכתב זה לזה בחילופי איגרות דיפלומטיות שהדדיות הפנימיות לכניסה לתוקף בכל אופן מהן מולאו.

ולעדות, אנו החתומים מטה, שהוסמכנו לכך כראוי איש ע"י ממשלתו, חתמנו על ההסכם הנוכחי.

נעשה ב- קריסטלבר ביוס IC באול התשנ"ד, שהנו ה- 22 באוגוסט
1994, בשני עותקי מקור בלשונות אנגלית, עברית וסלובקית, ולכל שלושת
הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם ממשלת הרפובליקה הסלובקית



בשם ממשלת מדינת ישראל

4. הוצאות בית-הדין יתחלקו בשווה בין הצדדים המתקשרים.

5. אם וכל עוד לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחר החלטה כלשהי שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, רשאי הצד המתקשר האחד להגביל, למנוע או לשלול זכויות או זכויות - יתר שהעניק מכוח הסכם זה לצד המתקשר המשתמש, או למוכיל האירי המיועד המשתמש.

סעיף 19
דיון

הסכם זה וכל השינויים בו, וכן כל חילופי איגרות דיפלומטיות, יש לרושםם אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 20
סיום

1. הסכם זה יהיה בתוקף לפרק זמן בלתי מוגבל.

2. כל אחד מן הצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו בזמן לאיגרון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה, יגיע ההסכם לסיומו (12) שנים עשר חודשים חרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם חזרו בהם הצדדים מההודעה על הסיום בהסכמה הדדית לפני תום התקופה. כהעדר אישור קבלה ע"י הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה (14) ארבעה עשר יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 17
שינויים

1. אם יידאה לאחד מן הצדדים המתקשרים כרצוי לערוך שינויים באחת מדרישות הסכם זה, הוא רשאי לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה ניתן לערוך ע"י דיונים או בהתכתבות והן חזלנה בתוך תקופה של (60) ששים יום מתאריך הבקשה לכל שינוי שהוסכם עליו בדרך זו ינתן תוקף בחילופי איגרות.
2. שינויים בנספח להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים ולאשרם בחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן לשם התאמתו לכל אמנה רכ-צדדית העשויה להפוך למחייבת לגבי שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 18
יישוב מחלוקות

1. כל מחלוקת בנוגע לפרוש ההסכם או ללוח הזמנים של הנתיבים, תיושב במשא ומתן ישיר בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים.
2. אם לא עלה בידי רשויות התעופה להגיע להסכם תיושב המחלוקת בצינורות הדיפלומטיים. אם לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר למשא-ומתן, רשאים הם להסכים להעביר את המחלוקת לבית-דין של שלושה בודרים, מהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה ע"י שני הכוררים. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימנה בורר בתוך תקופה של (60) ששים יום מתאריך קבלתה ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה צינורות הדיפלומטיים המבקשת בוררות במחלוקת, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של (60) ששים יום. לא עלה בידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות בורר בתוך התקופה האמורה, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה האמורה, אפשר לנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית יתבקש ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים למנות בורר או בודרים, לפי המקרה. בכל המקרים יהיה הבורר השלישי אזרח מדינה שלישית, ישמש כיושב ראש בית-דין ויקבע את המקום שבו תיערך הבוררות. בית הדין לבוררות יקבע לעצמו את סדרי הדין.
3. כל החלטה של בית-הדין לבוררות תחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם יחליטו אחרת בעת העברת המחלוקת לבית-דין לבוררות.

3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא ייתן עדיפות למוביל האוירי שלו או לכל מוביל אוירי אחר על פני מוביל אוירי העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר ביישום תקנות בענייני מכס, הגירה, הסגר וכדומה, או בשימוש בנמלי התעופה, נתיבים אויריים, ומתקנים קשורים אחרים שבשליטתו.

סעיף 14

חילופי מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, מידע סטטיסטי לפי הנדרש כאופן סביר לצורך קביעת הקיבולת שיספק המוביל האוירי המיועד, כמות התנועה המובלת בשירותים המוסמכים, וכן נקודות המוצא והיעד הסופיות של התנועה המובלת.

סעיף 15

מעבר ישיר

1. נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים מתחום נמל התעופה השמור למטרות אלה, יהיו כפופים לביקורת ממושטת. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס ושאר היטלים.

סעיף 16

התייעצויות

1. ברוח שיתוף הפעולה ההדוק, תתייעצנה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה מעת לעת במטרה להבטיח יישום ומילוי משביע רצון של הסכם זה.
2. התייעצויות כאמור תחלנה בתוך תקופה של (60) שישים יום מתאריך קבלת בקשה כאמור, אלא אם יוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים.

2. כהפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האוירי המיועד של כל צד מתקשר בחשבון את עניינו של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר לצורך לכל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון באותו נתיב, בחלקו או בשלמותו, או בנתיבים אחרים הכלולים בדישתו.
3. הקיבולת שתסופק בשירותים המוסכמים על ידי המובילים האויריים המיועדים מקבע תוך זיקה הדוקה לדרישות הציבור המשוערות לתעבורה אוידית בין שסחי ארצותיהם של צדדים המתקשרים. קיבולת זו תחולק בעיקרון בשווה בין המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים, זולת אם הוסכם אחרת.
4. התדירויות ולוחות הזמנים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין שני המובילים האויריים המיועדים ויוגשו לאישור רשויות התעופה לפני הפעלת שירותים המוסכמים האמורים ולפחות שלושים (30) יום לפני כניסתם לתוקף. במקרה ולא ניתן להגיע להסכם כאמור בין המובילים האויריים המיועדים, יועבר העניין לטיפול רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
5. קיבולת נוספת, במקרה הצורך, תתואם בין המובילים האויריים המיועדים לפני הגשתה לאישור רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
6. הסכם מסחרי בין שני המובילים האויריים המיועדים יידהש בעת הפעלתם של השירותים המוסכמים. הסכם מסחרי זה יוגש לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים.

סעיף 13
הקלות

1. כל צד מתקשר ראוי להטיל או להרשות להטיל היטלים הוגנים וסכירים לשימוש נמלי תעופה ומתקני תעופה אחרים, ובלבד שהיטלים אלה לא יהיו גבוהים מאלה שמשלמים מובילים אויריים אחרים בשירותי תעופה בינלאומיים דומים.
2. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין ארגוני הגבייה המוסכמים שלו לבין המובילים האויריים המיועדים המשחמשים בשירותים ובמתקנים, ובאשר הדבר מעשי, כאמצעות הגופים המייצגים את המובילים האויריים. יש למסור למשתמשים הודעות בפרק מן סביר לגבי הצעות לשינויים בהיטלי משחמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם בטרם יבוצעו השינויים.

סעיף 11
העברת תקבולים עודפים

תוך שמירה על עיקרון ההדדיות;

1. יהיה המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים חופשי למכור שירותי הובלה אוירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במטבע מקומי או בכל מטבע הניתן להמרה חופשית, במישרין או באמצעות סוכנים, בכפוף לאישורים המתאימים המתקבלים מהרשויות המתאימות של הצד המתקשר האחר.
2. המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להמיר למטבע יתן להמרה חופשית את התקבולים העודפים על ההוצאות ולהעביר את העודפים הנ"ל משטח ארץ שבו בוצעה המכירה אל שטח ארצם הם. בסכום הנטו של העברות כאלה ייכללו הכנסות ממכירות שנעשו במישרין או באמצעות סוכן של שירותי הובלה אויריים, ושירותים מסונפים נוספים, והתשלומים יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שבתוקף בין שתי הארצות, אם הושג הסכם כאמור, ולתקנות מטבע ישימות.
3. המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור על ביצוע העברות כאמור בתוך (30) שלושים יום לכל היותר מתאריך הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהיה בהתאם לתקנות מטבע זר בארץ בה ניצמחת ההכנסה.
4. המוביל האוירי של הצד המתקשר יהיה חופשי לבצע את ההעברה כפועל עם קבלת האישור. במקרה ולא ניתן, מסיבות טכניות, לבצע לאלתר העברה כאמור, יקבלו המובילים האויריים של הצדדים המתקשרים עדיפות בהעברה השווה לזו של מוצרי ייבוא על הצד המתקשר האחר.
5. כל צד מתקשר יעניק למוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר פטור מכל מסים וזיטלים על רווח או הכנסות הנובעים מהפעלתם של שירותי התעופה.

סעיף 12
קיבולת

1. למובילים האויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל השירותים המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה.

סעיף 10
בטחון

1. הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את מחויבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים במבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסה 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 בנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אירד ומתקני עזר לטיסה וכל איום אחד על בטחון התעופה האזרחית.
3. במסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, במידה שאותן הוראות בטחון ישימות לגבי הצדדים; הם ידרשו כי מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקתם הראש או משכנס הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי אירד שבשטח ארצם, ינהגו בהתאם להוראות בטחון התעופה האמורות.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לדרוש מאותם מפעילים של כלי טיס אמור לקיים את הוראות בטחון התעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיינקטו בפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על בלי טיס וכדי לכדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וצידה לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה ובמהלכן. כל צד מתקשר ישקול גם ברוח אוהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.
5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד כטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אזור או מתקני עזר לטיסה יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשם קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.
6. כאשר יש לאחד הצדדים המתקשרים סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לבטחון התעופה, רשאות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לבקש להתייעץ לאלתר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 8
החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתעופה בינלאומית, או הקשורים להפעלת כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטח ארצו, יחולו על כלי הטיס של המוביל האזרחי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח הארץ האמור, יציאתם ממנו או שהותם בו.
2. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסה, שהות, מעבר ויציאה של נוסעים, צוות, כבודה, מטען ודואר בכלי טיס בשטח ארצו, לרבות תקנות הנוגעות לכניסה ויציאה, הגירה ויציאת מהגרים, דרכונים, מכס, מטבע ואמצעי תברואה, יקוימו בידי המוביל האזרחי של כל אחד מן הצדדים המתקשרים עם כניסתו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או יציאתו ממנו ובעת שהותו שם.

סעיף 9
הכרה בתעודות וברשיונות

1. תעודות בדבר כושר אזרחי, תעודות הסמכה ורשיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י אחד הצדדים המתקשרים והעומדים עדיין בתוקפם יוכרו כבעלי תוקף חוקי ע"י הצד מתקשר האחר למטרת הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיהן הוצאו תעודות ורשיונות כאמור או קיבלו את תוקפם הנן שוות ערך לתקני המינימום העשויים להיקבע בהתאם לאמנה, או עולות עליהן.
2. עם זאת, כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתקופתם של תעודות ההסמכה והרשיונות שהוענקו לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחר למטרת טיסה מעל שטח ארצו הוא.

5. אם לא הושגה הסכמה על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או אם מסרה דשות תעופה אחת, בתוך פרק הזמן שניתן להחיל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופות תורת 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 התייעצויות על כל סדינה שנעצתה תיראה להן מועילה.
6. אם אין רשויות התעופה יכולות להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להן בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעת תעריף כמפורט בס"ק 5 לסעיף זה, תושב המחלקות בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שייקבע תעריף חדש. מכל מקום, לא יוארך תעריף כהסתמך על ס"ק זה ליותר מאשר (12) שנים עשר חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

סעיף 7 ייצוג

1. המוביל האוירי המיועד של צד מתקשר אחד יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נציגים וסגל מסחרי, תפעולי וטכני, כנודש בהקשר להפעלת השירותים המוסכמים. סגל זה ייבחר מכיון אזרחי אחד הצדדים המתקשרים, או שניהם, לפי הצורך.
2. דרישות לסגל באמור, ניחן לספק, לפי שיקול דעתו של המוביל האוירי המיועד, ע"י כוח האדם שלו או ע"י שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אוירי אחרים הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד המתקשר.
3. הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות החקפים אצל הצד המתקשר האחר, ובהתאם לחוקים ולתקנות האמורים, יעניק כל צד מתקשר, על בסיס הדדיות ותוך עיכוב מזערי, את היתרי העבודה, אשרות תעסוקה או מסמכים דומים אחרים לנציגים ולסגל העובדים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.
4. כל אחד מן הצדדים המתקשרים מתחייב לוודא שהמוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר יקבל משרדים ומתקנים הולמים הדרושים לפעולתו, על מנת שהות בלא כל שהות מיותרת את הפעלת המוביל האוירי של כל אחד מן הצדדים המתקשרים.

3. ציוד מוטס רגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל וידי המיועד של כל אחד מן הצדדים המתקשרים, ניתן לפדוק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר רק באישור שילטונות המכס של אותו שטח ארץ במקרה האמור, ניתן לשימש תחת השגחת השילטונות האמורים עד לייצואם החוזר או עד אשר ייעשה בהם אחדת בהתאם לתקנות המכס.
4. הפטורים המוענקים לפי ס"ק 1 לסעיף זה יינתנו גם כאשר המוביל האוירי של צד מתקשר אחד עשה חוזה עם מוביל אוירי אחר, שנהנה אף הוא מפטורים כאמור שניתנו ע"י הצד המתקשר האחר, לשם הלואה או העכרה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר על הפריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 6 תעריפים

1. התעריפים אשר יינכו ע"י המוביל האוירי המיועד של צד מתקשר אחד עבור הובלה שטח ארצו של הצד המתקשר האחד וממנו ראוי כי ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים לדבר, לדבות עלויות הפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילים אויריים אחרים, הצדדים המתקשרים יראו כבלתי-קבילים תעריפים חמסניים או מפלים, גבוהים כמידה בלתי סבירה או מגבילים בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים באופן מלאכותי בשל סובסידיה או תמיכה ממשלתית ישירה או עקיפה.
2. התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכם עליהם בין המובילים האויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אויריים אחרים הפועלים בנתיב, בשלמותו או בחלקו. הסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, ע"י שימוש בנוהלי האיגוד הבינלאומי לתוכלה אוירית או בכל מנגנון בינלאומי נאות אחר לקביעת מחירים, לשם חישוב התעריפים.
3. התעריפים שהוסכם עליהם בדרך זו יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות (45) ארבעים וחמישה יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים, ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.
4. ניתן לחת אישור זה במפורש. לא הכיעה שום דשות תעופה אי-הסכמה בתוך (30) שלושים יום מתאריך ההגשה, כהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלה כאילו אושרו. והיה אם קוצר פרק הזמן להגשה, כפי שנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה הסכים כי פרק הזמן שכתוכו יש להודיע על כל אי-הסכמה יהיה פחות מאשר (30) שלושים יום.

- ב. במקרה שאותו מוכיל אוירי לא מילא אחרי החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או
- ג. בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוכיל האוירי את השירותים המוסמכים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.
- אם אין הכרח לבטל, להתלות או לאכוף לאלתר תנאים כמפורט בס"ק 1 לסעיף זה כדי מנוע הפרות נוספות של חוקים או תקנות, ימומשו הזכויות כאמור רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר.

סעיף 5
פטורים מהיטלים ומסים

1. על בסיס עקרון ההדדיות, יפטור כל אחד מן הצדדים המתקשרים, במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוכיל אוירי המיועד של הצד המתקשר האחר מהנכרות ייבוא, היטלי מכס, מסי בלו, אגרות כריקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים על ספקה, חלקי חילוף כולל מנועים, ציוד סדיר לכלי טיס, צידה ומזון לכלי טיס (לרבות טכק, משקאות חריפים וקליט ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים ככמויות מוסבלות במשך הטיסה) ופריטים אחרים המיועדים לשימוש אך ורק בהקשר להפעלתם או לשירותם של מטוסי המוכיל האוירי המיועד של הצד המתקשר האמור המפעיל את השירותים המוסמכים, וכן על מלאי הכרטיסים המודפסים, שטרי מטען אויריים, כל דבר דפוס הנושא את סמל החברה המודפסת עליו, וחומר פירסומי רגיל המופץ חינם ע"י אותו מוכיל אוירי מיועד.
2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
- א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים ע"י המוכיל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
- ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוכיל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בהניעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;
- ג. שהועלו לכלי טיס של המוכיל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח של הצד המתקשר האחר ונועדו לשימוש בהפעלת השירותים המוסמכים;
- בין אם נעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, ובין אם לאו, ובכלד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.
- פריטים המאוזכרים בס"ק א', ב', ג', שלעיל, יוחזקו תחת פיקוח או ביקורת של שילטונות המכס.

4. המובילים האזרחיים של כל צד מתקשר, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 להסכם זה, ייהנו אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק (1) (א) ו-(ב) לסעיף זה, ובלבד שהושגו מראש היתרים מתאימים של רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 3

הועדת מובילים אזרחיים והיתרי הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד, בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר, מוביל אזרחי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, בין שטחי שתי הארצות.
2. בהתקבל הודעה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר, בלא עיכוב ובכפוף לתנאי ס"ק 3 ו-4 למעיף זה, למוביל האזרחי המיועד את היתר הפעלה המתאים.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האזרחי שנקבע ע"י הצד המתקשר האחר שיניח את דעתו כי הנו ממלא אחר התנאים שנקבעו ע"פ החוקים והתקנות המיושמים באופן רגיל וסביר בנוגע להפעלת שירותי תעופה בינלאומיים ע"י הרשויות האמורות, בהתאם לתנאי האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב להעניק את היתר הפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שראה כהכרחיים לגבי השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה ע"י המוביל האזרחי המיועד, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר כאמור כי הבעלות הממשית והשליטה מעשה על אותו מוביל אזרחי נתונות בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האזרחי, או בידי אזרחיו.
5. מוביל אזרחי, משיועד והוסמך לכך, רשאי להתחיל בכל עת בהפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהתעדיף אשר נקבע בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הנו תקף לגבי השירותים הנ"ל, ולוחות הזמנים אושרו בהתאם לסעיף 12 להסכם זה.

סעיף 4

ביטול או התליית זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לבטל היתר הפעלה או להתלות את מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה, הניתנות למוביל אזרחי שהועיד הצד המתקשר האחר, או לאכופ תנאים שייראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:
 - א. במקרה שלא נחה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על המוביל האזרחי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האזרחי או בידי אזרחיו של אותו צד מתקשר;

- ה. המונח "הסכס" פירושו הסכס זה, על נספחיו וכל תיקון להם, המהווים חלק בלתי- נפרד מן ההסכס;
- ו. המונח "נספח" פירושו הנספח להסכס זה או כמתוקן בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף 12 של הסכס זה;
- ז. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכס זה;
- ח. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו שירותי תעופה בינלאומיים המבוצעים ע"י כלי טיס לשם הובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר, הניתנים להפעלה בהתאם להוראות ההסכס, בנתיבים, המפורטים;
- ט. המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם מוחלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי טכנוניות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תגמולים או תנאים להובלת דואר;
- המונח "קיבולת", בזיקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו קיבולת של כלי טיס המופעלים בשירותים האמורים, כפול התדירות שכלי טיס בזה מופעל בה כאמור במשך פרק זמן נתון בנתיב או בקטע מנתיב.

סעיף 2
הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכס לשם כינון הפעלה של שירותי תעופה בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח המצורף להסכס.
2. אם לא נקבע אחרת בהסכס זה או בנספח לו, ייהנה המוביל האווירי שנקבע ע"י כל צד מתקשר מהזכויות הכאוח:
- א. לטוס ללא חנייה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
- ב. לערוך חניות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות;
- ג. בעת הפעלת שירות מוסכס בנתיבים המפורטים, לערוך חניות בשטח הצד המתקשר האחר, בנקודות המפורטות בנספח להסכס, לצורך העלאה והורדה של נוסעים, מוען ודואר המגיעים משטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי או מיועדים אליו.
3. אין בסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים זכות יתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, המובלים בשכירות או למטרות רווח ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה הסלובקית (שייקראו להלן
"הצדדים המתקשרים"),

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אורחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו
ביום 7 בדצמבר, 1944;

בהכירן בחשיבות ההובלה האוירית כאמצעי לכינון ידידות, הבנה ושיתוף-פעולה
בין שתי הארצות ועמידתן;

ברצותן לקדם את פיתוח ההובלה האוירית בין ישראל לבין הרפובליקה הסלובקית
ולהמשיך במלוא ההיקף את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה;

וברצותן לכרות הסכם להפעלת שירותי תעופה בין שטחי ארצותיהן להסדרת
פעילות התעופה האזרחית,
הסכימו לאמור:

סעיף 1 הגדרות

לענין הפרשנות להסכם והחלתו זולת אם נקבע אחרת;

- א. המונח "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואותם נספחים ותיקונים נעשו בני פועל לגבי שני הצדדים המתקשרים או אושרו על ידם;
- ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, לגבי מדינת ישראל, שר התחבורה, ולגבי רפובליקה הסלובקית, שר התחבורה התקשורת והעבודות הציבוריות, או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו כדין למלא כל תפקיד שבסמכות הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוביל אוידי מועד" פירושו המוביל האוירי שכל צד מתקשר הועיד לשם הפעלת השידותיים המוסכמים, כמפורט בנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. למונחים "שטח ארץ", "שירותי תעופה", "שירותי תעופה בינלאומיים", "מוביל אוירי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", משמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם להפעלת שירותי תעופה

בין

ממשלת מדינת ישראל

ובין

ממשלת הרפובליקה הסלובקית

[SLOVAK TEXT — TEXTE SLOVAQUE]

Dohoda o leteckej doprave

medzi

vládou Štátu Izrael

a

vládou Slovenskej republiky

Vláda Štátu Izrael a vláda Slovenskej republiky, (ďalej len "zmluvné strany").

účastníci Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, podpísaného v Chicagu 7. decembra 1944:

uvedomujúc si dôležitosť leteckej dopravy ako spôsobu vytvárania a udržiavania priateľstva, pochopenia a spolupráce medzi národmi oboch štátov:

v prianí podporiť rozvoj leteckej dopravy medzi Štátom Izrael a Slovenskou republikou. Jed. Comitée na úroveň rámec medzinárodnej spolupráce v tejto oblasti: a

v prianí uzavrieť dohodu o poskytovaní leteckých dopravných služieb medzi územiami svojich štátov a usmernení činnosti v oblasti civilného letectva.

se dohodli na nasledovnom:

Článok 1

Pojmy

Pre účely výkladu a vykonávania tejto Dohody, pokiaľ v texte nie je uvedené inak:

a) pojem "Dohovor" znamená Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve podpísaný v Chicagu 7. decembra 1944, ktorý zahŕňa akýkoľvek dodatok schválený podľa článku 90 tohto Dohovoru akúkoľvek zmenu v dodatkoch alebo v Dohovore podľa článku 90 a 94, ak tieto dodatky a zmeny nadobudli platnosť po ratifikácii oboma zmluvnými stranami;

b) pojem "vládni orgán civilného letectva" znamená v prípade Štátu Izrael Ministra dopravy, v prípade Slovenskej republiky Ministerstvo dopravy, spojov a verejných prác, odbor civilného letectva alebo v oboch prípadoch ľubovoľnú osobu alebo orgán, ktorý je splnomocnený plniť funkcie ktoré vykonávajú uvedené orgány;

c) pojem "určená letecká spoločnosť" znamená leteckú spoločnosť, ktorú určila zmluvná strana na vykonávanie dohodnutých služieb uvedených v Príloha tejto Dohody v súlade s článkom 3 tejto Dohody;

d) pojem "územie", "letecká dopravná služba", "medzinárodná letecká dopravná služba", "letecká spoločnosť", "zastavenie z dôvodov, ktoré nie sú spojené s dopravou" majú význam určený v článkoch 2 a 96 Dohovoru;

e) pojem "Dohoda" znamená túto Dohodu, jej prílohy a dodatky;

f) pojem "Príloha" znamená prílohu k tejto Dohode v súlade s ustanoveniami odseku 2 článku 17 tejto Dohody:

g) pojem "určené trasy" znamená už definované alebo neskôr definované trasy v Prílohe tejto Dohody:

h) pojem "dohodnuté služby" znamená medzinárodné letecké služby vykonávané lietadlom so účelom prepravy cestujúcich, nákladu alebo pošty, ktoré môžu byť poskytované na určených trasách v súlade s ustanoveniami tejto Dohody:

i) pojem "tarifa" znamená ceny, ktoré je treba zaplatiť za prepravu cestujúcich, batožiny a nákladu, podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto ceny, vrátane cien a podmienok za sprostredkovateľské a iné doplnkové služby, okrem úhrad a podmienok za prevoz pošty:

j) pojem "kapacita" vo vzťahu k "dohodnutým službám" znamená kapacitu lietadla, ktoré sa využíva pri takýchto službách, vynásobená hustotou prepravy s využitím daného lietadla za dané obdobie na trase alebo úseku trasv.

Článok 2

Zabezpečenie práv

1. Každá zmluvná strana zaručí druhej zmluvnej strane práva určené v Dohode s cieľom vytvorenia a zabezpečenia pravidelných leteckých dopravných služieb na trasách určených v Prílohe tejto Dohody.

2. Ak nie je v Dohode alebo jej Prílohe určené inak, letecké spoločnosti určené zmluvnými stranami majú nasledujúce práva:

a) prelietať bez pristátia ponad územie druhej zmluvnej strany;

b) pristávať na určenom území z dôvodov, ktoré nie sú spojené s dopravou;

c) pri poskytovaní dohodnutých služieb na určených trasách nakladať a vykladať na území a miestach druhej zmluvnej strany určených v Prílohe tejto Dohody, cestujúcich, batožinu, náklad a poštu určenú pre alebo pochádzajúcu z daných miest na území štátu druhej zmluvnej strany.

3. Žiadne ustanovenie tohto článku neumožní určenej leteckej spoločnosti jednej zo zmluvných strán na území štátu druhej zmluvnej strany poskytovať privilégia pri nakladaní cestujúcich, nákladu alebo pošty prepravovaných za úhradu alebo prenájom a určených pre iné miesto na území štátu danej zmluvnej strany.

4. Letecké spoločnosti štátov oboch zmluvných strán, ktoré neboli určené v súlade s článkom 3 tejto Dohody, majú práva uvedené v odseku 2 a) a b) tohto článku, ak sa preukážu vopred vydaným splnomocnením od vládneho orgánu civilného letectva štátu druhej zmluvnej strany.

Článok 3

Určenie prepravcov a prevádzkového povolenia

1. Každá zmluvná strana má právo písomne menovať druhej zmluvnej strane jednu leteckú spoločnosť určenú na poskytovanie dohodnutých služieb na určených trasách medzi územiami svojich štátov.

2. Po prijatí takéhoto oznámenia druhá zmluvná strana bez meškania vydá určenej leteckej spoločnosti príslušné prevádzkové povolenie v súlade ustanoveniami odseku 3 a 4 tohto článku.

3. Vládne orgány civilného letectva štátu jednej zmluvnej strany môžu požadovať od určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany, aby preukázala svoju spôsobilosť na plnenie podmienok vyplývajúcich zo zákona a pravidiel, ktoré sú zo strany uvedených orgánov v súlade s ustanoveniami Dohovoru obvykle požadované pri zabezpečovaní služieb v medzinárodnej leteckej preprave.

4. Každá zmluvná strana má právo odmietnuť vydanie prevádzkového povolenia, udeľovaného podľa odseku 2 tohto článku alebo žiadať od určenej leteckej spoločnosti splnenie podmienok, ktoré považuje za nevyhnutné pre využívanie práv uvedených v článku 2 tejto Dohody vždy vtedy, ak zmluvná strana nemá dôkaz, že prevažná časť vlastníctva a efektívna kontrola danej leteckej spoločnosti je prevedená na druhú zmluvnú stranu, ktorá menovala určenú leteckú spoločnosť alebo na jej štátnych príslušníkov.

5. Po získaní prevádzkového povolenia určená letecká spoločnosť môže kedykoľvek začať poskytovať dohodnuté služby pod podmienkou, že tarify, určené v súlade s ustanoveniami článku 6 tejto Dohody platia na tieto služby a letové poriadky boli schválené v súlade s článkom 12 tejto Dohody.

Článok 4

Zrušenie alebo pozastavenie práv

1. Každá zmluvná strana má právo zrušiť prevádzkové povolenie alebo pozastaviť uplatňovanie práv podľa článku 2 tejto Dohody daných určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany alebo uložiť také podmienky, aké považuje za nevyhnutné pri uplatňovaní týchto práv, ak:

a) nie je presvedčená o tom, že prevažná časť vlastníctva a efektívna kontrola sú prevedené na určenú leteckú spoločnosť štátu druhej zmluvnej strany alebo na jeho štátnych príslušníkov:

b) určená letecká spoločnosť nedodržiava alebo porušuje zákony a iné právne predpisy štátu zmluvnej strany poskytujúcej tieto práva:

c) určená letecká spoločnosť nezabezpečuje dohodnuté služby v súlade s podmienkami uvedenými v tejto Dohode.

2. Ak okamžité zrušenie, pozastavenie práv alebo uloženie podmienok uvedených v odseku 1 tohto článku nie je nevyhnutné na zabránenie ďalšieho porušovania zákonov a iných právnych predpisov, bude takéto právo uplatnené až po konzultácii s druhou zmluvnou stranou.

Článok 5

Oslobdenie od cla a daní

1. Na základe reciprocity každá zmluvná strana oslobodí určenú leteckú spoločnosť štátu druhej zmluvnej strany v čo najväčšej miere v rámci svojich vnútroštátnych zákonov od

dovozných obmedzení, colných povinností, spotrebnej dane, inšpekčných poplatkov a ďalších národných ciel a poplatkov za zásoby, náhradné dielce vrátane motorov, obvyklého palubného vybavenia, rezerv a potravín (vrátane tabaku, alkoholických a nealkoholických nápojov a iných výrobkov určených na predaj cestujúcim v obmedzených množstvách počas letu) a ďalších položiek, ktoré budú použité výlučne v súvislosti s činnosťou a službami lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu zmluvnej strany poskytujúcej dohodnuté služby, ako aj za etikety, letecké účty, lubovoľné tlačené materiály, ktoré sú označené značkou spoločnosti a zvyčajný propagačný materiál poskytovaný bezplatne určenou leteckou spoločnosťou.

2. Oslobodenie, zaručené týmto článkom, platí na položky uvedené v odseku 1 tohto článku:

a) privezené z územia štátu jednej zmluvnej strany pre alebo v mene určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany:

b) ponechané na palube lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany po prilete na alebo odlete z územia štátu druhej zmluvnej strany: a

c) naložené na palubu lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany na území štátu druhej zmluvnej strany s úmyslom použiť ich pri poskytovaní dohodnutých služieb:

bez ohľadu na to, či takéto položky sú úplne alebo čiastočne použité alebo konzumované na území štátu zmluvnej strany poskytujúcej oslobodenie, za predpokladu, že tieto položky neboli odcudzené na území štátu danej zmluvnej strany.

Materiály, ktoré sú uvedené v pododsekoch a), b) a c) môžu byť colne prehliadnuté a skontrolované.

3. Obvyklé palubné vybavenie, ako aj materiály a zásoby bežne sa nachádzajúce na palube lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany môžu byť vyložené na území štátu druhej zmluvnej strany len so súhlasom colných úradov daného štátu. V takom prípade môžu byť na určitý čas uskladnené pod dohľadom uvedených orgánov, kým nebudú opäť vyvezené alebo sa s nimi inak nenaloží v súlade s colnými predpismi.

4. Oslobodenie uvedené v odseku 1 tohto článku môže byť poskytnuté, ak sa letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany dohodla s inou leteckou spoločnosťou, ktorá taktiež využíva podobné oslobodenie zo strany druhej zmluvnej strany, o prenájme alebo transfere na území štátu druhej zmluvnej strany tých položiek, ktoré sú uvedené v odseku 1 tohto článku.

Článok 6

Tarify

1. Tarify účtované určenou leteckou spoločnosťou štátu jednej zmluvnej strany za dopravu do alebo z územia štátu druhej zmluvnej strany sa stanovujú na primeranej úrovni, berúc do úvahy všetky činitele, vrátane nákladov na prevádzku, primeraný zisk a tarify ostatných leteckých spoločností. Zmluvné strany budú považovať za neprijateľné tarify, ktoré sú bezohľadné alebo diskriminačné, prehnane vysoké alebo reštriktívne v dôsledku zneužitia dominantného postavenia alebo umelo nízke v dôsledku priamych alebo nepriamych vládnych dotácií a podpôr.

2. Tarify uvedené v odseku 1 tohto článku musia byť dohodnuté medzi určenými leteckými spoločnosťami štátov oboch zmluvných strán po konzultáciách s inými leteckými spoločnosťami poskytujúcimi služby na celej trase alebo jej časti a takáto dohoda musí byť dosiahnutá, ak to bude možné, podľa postupov Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA) alebo podobného vhodného mechanizmu medzinárodného systému určenia sadziieb.

3. Takto dohodnuté tarify sa predložia na schválenie vládnym orgánom civilného letectva štátov oboch zmluvných strán aspoň 45 dní pred navrhovaným dátumom ich zavedenia. Na základe vzájomnej dohody uvedených orgánov je možné v osobitných prípadoch túto lehotu skrátiť.

4. Schválenie má byť udelené v čo najkratšom čase. Ak žiaden z vládnych orgánov civilného letectva nevyjadril svoj nesúhlas do 30 dní od dátumu predloženia, sú v súlade s odsekom 3 tohto článku tieto tarify považované za schválené. V prípade, že sa lehota na predloženie podľa odseku 3 tohto článku skrátila, tak sa vládne orgány civilného letectva štátov zmluvných strán môžu dohodnúť, že lehota, v ktorej je potrebné vyjadriť nesúhlas, môže byť skrátená na menej ako 30 dní.

5. Ak nie je možná dohoda o tarifách podľa ustanovení odseku 2 tohto článku alebo ak v lehote podľa odseku 4 tohto článku jeden vládny orgán civilného letectva oznámi druhému vládnemu orgánu civilného letectva svoj nesúhlas s tarifami dohodnutými podľa ustanovení odseku 2 tohto článku, vládne orgány civilného letectva štátov oboch zmluvných strán sa budú po konzultáciách s orgánmi civilného letectva akéhokoľvek štátu, ktorého rady môžu považovať za užitočné, snažiť dosiahnuť určenie taríf vzájomnou dohodou.

6. Ak sa vládne orgány civilného letectva nemôžu dohodnúť na niektorej z predložených taríf v súlade s ustanoveniami odseku 3 tohto článku alebo na určení niektorej tarify podľa odseku 5 tohto článku, potom sa to bude na základe ustanovení článku 18 tejto Dohody riešiť ako spor.

7. Tarify, ktoré sú stanovené v súlade s ustanoveniami tohto článku budú platiť dovtedy, pokiaľ nebudú stanovené nové tarify. Ale aj v takom prípade tarify nebudú platiť dlhšie ako 12 mesiacov odo dňa uplynutia ich platnosti.

Článok 7

Reprezentácia

1. Každá zmluvná strana zaručí, na základe reciprocity, druhej zmluvnej strane právo na vydržiavanie si na území jej štátu takých kancelárií a obchodného, administratívneho a technického personálu, aký je potrebný v súvislosti s poskytovaním dohodnutých služieb. Títo zamestnanci budú vyberaní podľa potreby z občanov jednej alebo oboch zmluvných strán.

2. Požiadavky na tento personál môžu byť podľa uváženia určenej leteckej spoločnosti splnené z vlastných zdrojov alebo s využitím služieb iných organizácií, spoločnosti alebo leteckej spoločnosti oprávnenej poskytovať služby na území štátu druhej zmluvnej strany.

3. Predstavitelia a zamestnanci podliehajú zákonom a iným právnym predpisom platným na území štátu druhej zmluvnej strany. V súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi bude každá zo zmluvných strán, na základe reciprocity a s minimálnym zdržiavaním poskytovať pracovné povolenia.

pracovné víza a ďalšie potrebné dokumenty pre predstaviteľov a zamestnancov uvedených v odseku 1 tohto článku.

Každá zmluvná strana sa zaväzuje, že zastúpeniu určenej leteckej spoločnosti druhej zmluvnej strany poskytne vhodnú kanceláriu a priestory potrebné pre jej prevádzku, aby bez zdržiavania umožnila prevádzku príslušných liniek zmluvnej strany.

Článok 8

Používanie zákonov a iných právnych predpisov

1. Zákony a iné právne predpisy štátu jednej zmluvnej strany týkajúce sa priletov alebo odletov lietadiel z územia jej štátu viazané na pravidlá medzinárodnej navigácie alebo ktoré sa týkajú prevádzky takýchto lietadiel na jej území, budú uplatňované aj na lietadlá určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany počas priletu, odletu alebo pokiaľ sa budú nachádzať nad uvedeným územím.

2. Určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany bude počas priletu alebo odletu a pokiaľ sa nachádza nad územím štátu druhej zmluvnej strany dodržiavať zákony a iné právne predpisy štátu tejto zmluvnej strany, týkajúce sa priletov, zastávok, tranzitu a odletov cestujúcich, posádky, batožiny, nákladu a pošty z územia jej štátu, vrátane predpisov pre vstup, colné odbavenie, prístahovalectvo a emigráciu, pasy, clo, valuty a hygienické opatrenia.

Článok 9

Uznanie osvedčení a licencií

1. Osvedčenia o spôsobilosti lietadla k lietaniam, osvedčenia o spôsobilosti a licenciie, ktoré vydala alebo vyhlásila za platné jedna zmluvná strana sa po dobu ich platnosti uznávajú za platné aj druhou zmluvnou stranou ak podmienky, za ktorých boli tieto osvedčenia vydané alebo vyhlásené za platné zodpovedajú alebo presahujú minimálne normy, ktoré môžu byť požadované v súlade s Dohovorom.

2. Každá zmluvná strana si vyhradzuje právo odmietnuť uznať v prípade preletu ponad územím jej štátu platnosť osvedčení o spôsobilosti a licencií, ktoré boli udelené jej štátnym občanom druhou zmluvnou stranou.

Článok 10

Bezpečnosť

1. Zmluvné strany si opätovne potvrdzujú svoje vzájomné záväzky pri zabezpečení bezpečnosti civilného letectva voči nezákonným činom. Zmluvné strany budú postupovať hlavne v súlade s ustanoveniami Dohovoru o trestných a niektorých iných prečinách spáchaných na palube lietadiel, podpísaného v Tokiu 14. septembra 1963, Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadla, podpísaného v Hágu 16. decembra 1970, Dohovoru o potlačení protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva, podpísaného v Montreali 23. septembra 1971 a Protokolu o boji s protiprávnymi činmi násilia na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu, podpísaného v Montreali 24. februára 1988.

2. Zmluvné strany si na požiadanie navzájom poskytnú všetku pomoc nevyhnutnú pri zabránení nezákonnému zmocneniu sa civilných lietadiel a iným nezákonným činom voči bezpečnosti takýchto lietadiel, ich cestujúcich a posádky, letísk a zariadení pre leteckú navigáciu a akýmkoľvek iným útokom voči bezpečnosti civilného letectva.

3. Zmluvné strany budú vo vzájomných vzťahoch konať v súlade s ustanoveniami o bezpečnosti letectva, ktoré boli prijaté Medzinárodnou organizáciou pre civilné letectvo a zaradené ako dodatok k Dohovoru do tej miery, do akej sú tieto opatrenia pre zmluvné strany prijateľné. Budú vyžadovať, aby obsluha lietadla v ich registri alebo obsluha lietadla, ktorá má stále obchodné a stále sídlo na ich území a aby obsluha letiska na ich území konali v súlade s týmito ustanoveniami o bezpečnosti letectva.

4. Každá zmluvná strana súhlasí s tým, že druhá zmluvná strana môže vyžadovať od obsluhy lietadla dodržiavanie opatrení leteckej bezpečnosti uvedených v odseku 3 tohto článku a požadovaných druhou zmluvnou stranou pri prilete na, odlete z alebo počas preletu nad územím jej štátu. Každá zmluvná strana zaručuje, že na území jej štátu sa budú efektívne využívať primerané opatrenia pri ochrane lietadla a pri prehliadke cestujúcich, posádky, prevázaných predmetov, batožiny, nákladu a leteckých zásob pred a počas nástupu a nakladania. Každá zmluvná strana vjde v ústrety akejkoľvek požiadavke druhej zmluvnej strany na mimoriadne bezpečnostné opatrenia v prípade konkrétnej hrozby.

5. Ak sa vyskytne prípad alebo hrozba nezákonného zmocnenia sa civilného lietadla alebo iný nezákonný postup proti bezpečnosti lietadla, jeho cestujúcich a posádky, letísk alebo zariadení pre leteckú navigáciu, zmluvné strany si budú

vzájomne pomáhať prostredníctvom komunikačných prostriedkov a iných vhodných opatrení určených na rýchle a bezpečné ukončenie takéhoto prípadu alebo odstránenia hrozby.

6. Ak zmluvná strana má dôvodné podozrenie, že druhá zmluvná strana nedodržiava ustanovenia o bezpečnosti letectva uvedené v tomto článku, vládne orgány civilného letectva štátu tejto zmluvnej strany môžu požiadať o urýchlené konzultácie s vládnymi orgánmi civilného letectva štátu druhej zmluvnej strany.

Článok 11

Transfer príjmov

Na základe princípu reciprocity:

1. Určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany má právo voľne predávať služby leteckej dopravy na území štátu druhej zmluvnej strany za miestnu menu alebo akúkoľvek voľne zameniteľnú menu, buď priamo alebo prostredníctvom zástupcov, ktorí dostanú zodpovedajúce oprávnenia od príslušných orgánov štátu druhej zmluvnej strany.

2. Určené letecké spoločnosti štátov zmluvných strán majú právo prevodu nadbytku príjmov nad výdavkami na voľne zameniteľnú menu a jeho transferu z územia predaja na územie svojho štátu. Tento transfer bude zahŕňať príjmy z predaja priamo alebo prostredníctvom zástupcov služieb leteckej dopravy a pomocných doplnkových služieb, pričom poplatky budú stanovené v súlade s ustanoveniami platnej platobnej dohody medzi dvomi štátmi, ak existuje takáto dohoda, a v súlade s aplikovateľnými devízovými predpismi.

3. Určené letecké spoločnosti štátov zmluvných strán dostanú povolenie pre takýto transfer v lehote do 30 dní od podania žiadosti. Postup pri tomto transfere musí byť v súlade s devízovými predpismi štátu, v ktorom dochádza k príjmom.

4. Určené letecké spoločnosti štátov zmluvných strán môžu uskutočniť konkrétny prevod hneď po obdržaní povolenia. Ak v dôsledku technických dôvodov nie je možné takýto transfer uskutočniť okamžite, tak letecké spoločnosti štátov zmluvných strán dostanú priority, ktoré sú podobné prioritám týkajúcich sa importu z tejto druhej zmluvnej strany.

5. Každá zmluvná strana zaručuje určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany oslobodenie od všetkých daní a poplatkov zo zisku alebo príjmov za poskytovanie leteckých dopravných služieb.

Článok 12

Kapacita

1. Obe určené letecké spoločnosti musia mať spravodlivú a rovnakú možnosť v poskytovaní dohodnutých služieb, určených v Prílohe tejto Dohody.

2. Pri poskytovaní dohodnutých služieb určené letecké spoločnosti štátov oboch zmluvných strán berú do úvahy záujmy určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany tak, aby neprímerane neovplyvnili ich služby, ktoré druhá uvedená spoločnosť poskytuje na rovnakej celej trase alebo jej časti alebo iných trasách jej siete.

3. Kapacita poskytovaná v rámci dohodnutých služieb určenými leteckými spoločnosťami musí byť v úzkom vzťahu s odhadovanými požiadavkami na leteckú dopravu cestujúcou verejnosťou oboch zmluvných strán. Táto kapacita sa má v princípe deliť rovnakým pomerom medzi určené letecké spoločnosti štátov zmluvných strán, pokiaľ sa tieto nedohodnú inak.

4. Frekvencie a letové plány pre poskytovanie dohodnutých služieb sa vytvoria na základe vzájomnej dohody medzi oboma určenými leteckými spoločnosťami a predložia na schválenie vládnym orgánom civilného letectva ešte pred začiatkom poskytovania uvedených dohodnutých služieb, a to aspoň 30 dní pred nadobudnutím ich platnosti. V prípade, že nie je možné dosiahnuť dohodu medzi určenými leteckými spoločnosťami, záležitosť sa predloží vládnym orgánom civilného letectva štátov oboch zmluvných strán.

5. Ak to bude potrebné, dodatočné zvýšenie kapacity bude koordinované medzi určenými leteckými spoločnosťami štátov oboch zmluvných strán ekôr, než bude predložená na schválenie príslušným vládnym orgánom civilného letectva.

6. Pred začatím poskytovania dohodnutých služieb obe určené letecké spoločnosti uzavrú obchodnú dohodu. Táto obchodná dohoda sa predloží na schválenie príslušným vládnym orgánom civilného letectva.

Článok 13

Obchodná činnosť

1. Každá zmluvná strana môže uložiť alebo povoliť uloženie oprávnených a primeraných poplatkov za používanie

letísk a iných letištných zariadení, za podmienky, že tieto poplatky nebudú vyššie ako poplatky platené jej vlastnou leteckou spoločnosťou poskytujúcou služby medzi územiami štátov zmluvných strán alebo vyššie ako tie, ktoré platia iné letecké spoločnosti poskytujúce podobné medzinárodné letecké dopravné služby.

2. Každá zmluvná strana bude podporovať konzultácie medzi kompetentnými finančnými organizáciami a určenými leteckými spoločnosťami používajúcimi služby a zariadenia a tam, kde je to vhodné, cez organizácie reprezentujúce letecké spoločnosti. Dostatočnú pozornosť je potrebné venovať všetkým návrhom na zmeny v užívateľských poplatkoch od užívateľov umožňujúcim vyjadriť ich názory pred uskutočnením zmien.

3. Žiadna zo zmluvných strán nebude preferovať svoje vlastné alebo akékoľvek iné letecké spoločnosti pred leteckou spoločnosťou štátu druhej zmluvnej strany poskytujúcou podobné letecké služby pri uplatňovaní colných, imigračných, karanténnych a ďalších opatrení pri používaní letísk, leteckých trás, služieb leteckej dopravy a pridružených zariadení, ktoré má pod vlastnou kontrolou.

Článok 14

Výmena informácií o prevádzke a štatistika

Vládne orgány civilného letectva štátu jednej zmluvnej strany poskytujú na žiadosť vládných orgánov civilného letectva štátu druhej zmluvnej strany také štatistické údaje, ktoré sú oddôvoditeľne vyžadované na účely určenia poskytovanej kapacity určenej leteckej spoločnosti, objemu vykonaných dohodnutých služieb, ako aj údaje o štartovacích a cieľových bodoch vykonávanej dopravy.

Článok 15

Priamy tranzit

Cestujúci v priamom tranzite cez územie štátu zmluvnej strany, ktorí neopúšťajú pre takýto účel vyhradený priestor letiska, podliehajú zjednodušenej kontrole. Batožina a náklad v priamom tranzite budú oslobodené od colných a iných poplatkov.

Článok 16

Konzultácie

1. V duchu úzkej spolupráce budú vládne orgány civilného letectva štátov oboch zmluvných strán v pravidelnom a častom kontakte, aby zabezpečili vykonávanie a dodržiavanie ustanovení tejto Dohody.

2. Konzultácie začnú v lehote 60 dní po obdržaní žiadosti, pokiaľ sa zmluvné strany nedohodnú inak.

Článok 17

Zmeny

1. Ak jedna zo zmluvných strán pokladá za potrebné zmeniť ktoréhokoľvek ustanovenie tejto Dohody, môže požiadať druhú zmluvnú stranu o konzultácie. Konzultácie medzi vládnymi orgánmi civilného letectva môžu byť vedené písomne alebo rokovaním a začnú do 60 dní od obdržania žiadosti. Odsúhlasená zmena nadobne platnosť po výmene písomných oznámení diplomatickou cestou.

2. Zmeny Prílohy k tejto Dohode budú dohodnuté priamo vládnymi orgánmi civilného letectva štátov zmluvných strán a budú potvrdené výmenou diplomatických nôt.

3. Ak pre obidve zmluvné strany nadobudne platnosť všeobecný mnohostranný dohovor, bude táto Dohoda zmenená tak, aby vyhovovala jeho ustanoveniam.

Článok 18

Urovanie sporov

1. Akýkoľvek spor týkajúci sa výkladu tejto Dohody alebo plánu trás bude vyriešený priamymi rokovaniami medzi vládnymi orgánmi civilného letectva štátov zmluvných strán. Ak vládne orgány civilného letectva nedospejú k dohode, spor bude vyriešený diplomatickou cestou.

2. Ak zmluvné strany nedosiahnu dohodu v rokovaní, môžu sa dohodnúť na predložení sporu arbitrážnemu súdu, pozostávajúcemu z troch sudcov. Každá zmluvná strana menuje jedného člena a tretí člen bude určený dohodou medzi nimi. Každá zmluvná strana vymenuje svojho člena arbitrážneho súdu do 60 dní odo dňa obdržania diplomatickej nóty oznamujúcej žiadosť druhej zmluvnej strany o riešenie sporu pred arbitrážnym súdom. Tretí člen bude menovaný v lehote ďalších 60 dní. Ak ani jedna zo zmluvných strán nedokáže menovať sudcu v určenej lehote alebo ak tretí člen nie je určený v danej lehote, ktorákoľvek zo zmluvných strán môže požiadať prezidenta Rady Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, aby menoval sudcu alebo sudcov. V každom prípade tretí člen súdu musí byť príslušníkom tretieho štátu, bude vystupovať vo funkcii predsedu arbitrážneho súdu a určí miesto

konania arbitráže. Arbitrážny súd sa dohodne na vlastných procesných pravidlách.

3. Každé rozhodnutie arbitrážneho súdu je záväzné pre obe zmluvné strany, pokiaľ sa nedohodnú inak pred predloženíím sporu arbitrážnemu súdu.

4. Náklady arbitrážneho konania hradia zmluvné strany rovnakým dielom.

5. Pokiaľ jedna zo zmluvných strán neprijme rozhodnutie uvedené v odseku 3 tohto článku, druhá zmluvná strana môže obmedziť, zadržať alebo odvolať akékoľvek práva alebo privilégia zaručené zmluvnej strane alebo určenej leteckej spoločnosti touto Dohodou.

Článok 19

Registrácia

Táto Dohoda a všetky jej zmeny, ako aj každá výmena diplomatických nôt budú registrované v Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo.

Článok 20

Vypovedanie Dohody

1. Táto Dohoda sa uzatvára na dobu neurčitú.

2. Každá zmluvná strana môže Dohodu kedykoľvek písomnou cestou vypovedať. O tejto výpovedi bude bezodkladne informovaná Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO). V takom prípade Dohoda stráca platnosť 12 mesiacov odo

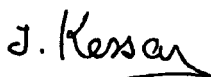
dňa obdržania oznámenia o vypovedaní druhou zmluvnou stranou, pokiaľ sa obe zmluvné strany nedohodnú na odvolaní tejto výpovede pred uplynutím tohto obdobia. Ak druhá zmluvná strana nepotvrdí príjem výpovede, výpoveď sa bude považovať za prijatú 14 dní po jej obdržaní v Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo.

Článok 21
Nadobudnutie platnosti

Táto Dohoda nadobúda platnosť dňom výmeny diplomatických nôt, v ktorých si obe zmluvné strany navzájom poskytnú písomné oznámenie, že boli splnené ich príslušné vnútroštátne predpisy pre nadobudnutie platnosti tejto Dohody.

Ako svedkovia, plne k tomu splnomocnení svojimi vládami podpísali dohodu.

Dané v dňa199.. v dvoch vyhotoveniach, každé v jazyku hebrejskom, slovenskom a anglickom, pričom všetky tri znenia majú rovnakú platnosť. V prípade rôzneho výkladu je rozhodujúci text v anglickom jazyku.



Za vládu
Štátu Izrael



Za vládu
Slovenskej republiky

P R Í L O H A

k Dohode o leteckej doprave uzatvorenej medzi vládou Štátu Izrael a vládou Slovenskej republiky o pravidelnej leteckej doprave medzi ich územiami.

1. Linky, na ktorých môžu byť poskytované letecké služby určenou leteckou spoločnosťou so Štátu Izrael:

východzí bod : Tel Aviv
medziľahlé body : ľubovoľný bod
cieľový bod : Bratislava
body za : ľubovoľný bod

2. Linky, na ktorých môžu byť poskytované letecké služby určenou leteckou spoločnosťou so Slovenskej republiky:

východzí bod : Bratislava
medziľahlé body : ľubovoľný bod
cieľový bod : Tel Aviv
body za : ľubovoľný bod

3. Určené letecké spoločnosti zmluvných strán nebudú poskytovať prepravné práva 5.slobody do/z tretích krajín, okrem prípadu ak sa vzájomne dohodnú inak. Takéto dohody musia byť schválené vládnymi orgánmi civilného letectva štátov oboch zmluvných strán skôr, než nadobudnú platnosť.

4. Ktorýkoľvek alebo všetky medziľahlé body a body za, môžu byť podľa uváženia určenej leteckej spoločnosti vynechané pri ktoromkoľvek alebo pri všetkých letoch za predpokladu, že služby začínajú alebo končia na územi štátu tej zmluvnej strany, ktorá určila leteckú spoločnosť.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République slovaque (ci-après dénommés les "Parties contractantes");

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹;

Étant conscients de l'importance du transport aérien comme moyen de créer et de préserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les populations des deux pays;

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

Désireux de conclure un Accord aux fins de l'exploitation de services aériens entre leurs territoires et de la réglementation des activités de l'aviation civile;

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. 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 à 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'État d'Israël, du Ministre des transports et, dans le cas de la République slovaque, du Ministre des transports, des communications et des travaux publics, 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. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendants 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" désigne le présent Accord, ses Annexes et tout amendement qui pourrait y être apporté;

f) Le terme "Annexe" désigne l'Annexe au présent Accord ou telle qu'amendée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article XVII du présent Accord;

g) L'expression "routes spécifiées" s'entend des routes qui sont ou seront fixées dans l'Annexe au présent Accord;

h) L'expression "services convenus" désigne les services aériens internationaux assurés par des aéronefs servant au transport public de passagers, de marchandises et du courrier et qui peuvent être exploités conformément aux dispositions du présent Accord, sur les routes spécifiées;

i) 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;

j) 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 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) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, d'embarquer ou débarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

3. Aucune disposition du présent Article 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.

4. Les entreprises de transport aérien autres que celles désignées en vertu des dispositions de l'Article III du présent Accord bénéficieront également des droits visés aux alinéas a) et b) du présent Article, étant entendu que les autorisations appropriées auront été auparavant obtenues des autorités aéronautiques de l'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, entre les territoires des deux pays, 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 remplit 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 dûment été 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 et que les horaires aient été approuvés conformément aux dispositions de l'Article XII du présent Accord.

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 des 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'accises, frais d'inspection et autres droits ou impositions nationaux sur les fournitures, 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. Les articles visés aux alinéas a), b) et c) ci-avant feront l'objet d'une surveillance ou d'un contrôle de la part des autorités douanières.

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 retrait 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'État.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent Article seront 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 État 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 du présent Article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article XVIII 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 prolongé 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. Chacune des Parties contractantes s'engage à veiller à ce que l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante bénéficie d'un local à usage de bureaux et des services nécessaires à son exploitation afin de faciliter sans retard excessif l'exploitation des entreprises respectives des Parties contractantes.

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 le départ des aéronefs affectés à la navigation internationale ou bien l'exploitation de ces aéronefs sur son territoire, seront applicables auxdits aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante lors de leur entrée sur ledit territoire et lors du départ dudit territoire.

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. Acceptation 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 d'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, signée 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 déchargement. Chacune des Parties contractantes considérera aussi avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

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

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, p. 479.

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 de ladite autre Partie contractante.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude pour convertir en une devise librement convertible l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses et pour transférer ledit excédent du territoire où sont vendues les prestations vers leurs propres territoires. Ces transferts nets comprendront le produit des ventes effectuées, directement ou par l'intermédiaire d'un agent, de prestations de services aériens et de services connexes supplémentaires, et les paiements seront effectués conformément aux dispositions de l'accord de paiement en vigueur entre les deux pays, si un tel accord a été conclu, ainsi qu'aux règlements de change applicables.

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. La procédure de tels transferts sera conforme aux règlements de change du pays sur le territoire duquel les recettes ont été obtenues.

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 de priorités similaires en matière de transfert que celles accordées en général pour les importations des Parties contractantes.

5. 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 ou sur d'autres routes de son réseau.

3. La capacité de transport accordée aux entreprises désignées pour les services convenus dépendra étroitement de la demande estimée de transport aérien de passagers 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 avant l'exploitation desdits services convenus 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. Si elle devait s'avérer nécessaire, toute capacité supplémentaire fera l'objet d'une coordination entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes avant qu'elle ne soit soumise à l'approbation des autorités aéronautiques respectives.

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

Article XIII. Facilitation

1. 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. Échange 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 qui sera assurée par l'entreprise désignée, le volume du trafic transporté sur les services convenus ainsi que l'origine et la dernière destination du trafic transporté.

Article XV. Trafic 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.

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. Il sera procédé aux modifications ainsi convenues par échange de notes.

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

1. Tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord ou du tableau des routes 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.

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

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

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

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

Article XIX. Enregistrement

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

Article XX. Dénonciation

1. Le présent Accord demeurera en vigueur pendant une période indéterminée.

2. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment signifier par écrit 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 Bratislava, le 22 août 1994 qui correspond au quinzième jour d'Éloul 5754, en double exemplaire, chacun en langues anglaise, hébraïque et slovaque, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

M. ISRAËL KEISAR

Pour le Gouvernement de la République slovaque :

M. EDOUARD KUKAN

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

1. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par l'État d'Israël pourra assurer des services aériens :

Point d'origine :	Tel-Aviv
Points intermédiaires :	Tout point
Points de destination :	Bratislava
Points au-delà :	Tout point

2. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la République slovaque pourra assurer des services aériens :

Point d'origine :	Bratislava
Points intermédiaires :	Tout point
Points de destination :	Tel-Aviv
Points au-delà :	Tout point

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes ne pourront exercer de droits de trafic de cinquième liberté en direction ou en provenance de pays tiers à moins qu'elles n'en conviennent mutuellement. Un tel arrangement devra être approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties avant son application.

4. Les entreprises désignées pourront mettre un ou plusieurs points intermédiaires ou un ou plusieurs points au-delà sur l'un de leurs vols sur la totalité de ceux-ci à condition que le point de départ ou le point d'arrivée se trouvent sur le territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

