

**No. 35627**

---

**Israel  
and  
Slovenia**

**Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the  
Government of the Republic of Slovenia (with annex). Ljubljana, 16 June 1993**

**Entry into force:** *13 January 1998 by notification, in accordance with article XXI*

**Authentic texts:** *English, Hebrew and Slovene*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Israel, 29 April 1999*

---

**Israël  
et  
Slovénie**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le  
Gouvernement de la République de Slovénie (avec annexe). Ljubljana, 16 juin  
1993**

**Entrée en vigueur :** *13 janvier 1998 par notification, conformément à l'article XXI*

**Textes authentiques :** *anglais, hébreu et slovène*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Israël, 29 avril 1999*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF  
SLOVENIA

The Government of the State of Israel, and the Government of the Republic of Slovenia,

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; and

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

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

Desiring to conclude an Agreement, based on the principle of reciprocity, for the operation of scheduled air services between their territories;

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 Ministry of Transport, Civil Aviation Administration, and in the case of the Republic of Slovenia, the Ministry of Transport and Communication, Civil Aviation Authority, or in both cases any person or body duly authorised to perform any functions exercised by the said authorities;

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

d) The 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;

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

g) The term "agreed services" means the international air services 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;

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

i) The term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period 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, while operating an agreed service on a specified route, 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) 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 Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

### *Article III. Designation of Airlines and Operating Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating, 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 fulfils the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of inter-

national 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 authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article VI of this Agreement are in force in respect of those services.

#### *Article IV. Revocation or Suspension of Rights*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article II of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

a) In case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

b) In case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

c) In any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### *Article V. Exemptions from Duties and Taxes*

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest 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 have 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 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 (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the

period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the 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.

8. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties and that no airline rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

#### *Article VII. Representation and Commercial Activities*

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 may be chosen among nationals of either or both Parties.

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

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

#### *Article VIII. 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, when the latter Protocol enters in force for the two Contracting Parties.

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*

1. Based on the principle of reciprocity, 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, in accordance with the respective applicable national laws and regulations.

2. Based on the principle of reciprocity, the designated airlines of the Contracting Parties shall be free to convert to freely convertible currency the excess of receipts over expenditure and shall be free to 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 regulation of the country in which the revenue accrues.

4. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party, on a reciprocal basis, the exemption of all taxes and duties on the profit or incomes derived from the operation of the air services.



*Article XII. Exercise of Rights and 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. The designated airlines of both Contracting Parties shall operate the agreed air services in accordance with a valid Commercial Agreement between them. In case such an agreement cannot be reached between them, the issues in dispute shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. While operating these air services, each designated airline shall take into account the interest of the other designated airline 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.

4. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public of the territories of the Contracting Parties.

5. 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.

6. For supplementary flights which the designated airlines of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services, outside the approved time-table, it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least (3) working-days before operating such flights.

*Article XIII. Users Charges and Facilitation*

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges on the designated airline of the other Contracting Party. These charges shall be based on sound economic principles.

2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by national aircraft operating on scheduled international services.

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 airline, the amount of traffic carried on the agreed services as well as the or-

igin and destination of no-stopover traffic, when exceptionally carried to/from third countries.

*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 purposes 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 and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article XVII. Modifications*

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any 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 come into force in accordance with the procedure outlined in Article XXI.

2. Modifications of the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the

third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as Chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.

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

4. Each Contracting Party shall bear the expenses of its arbitrator. The remaining expenses of the arbitral 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 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 at the end of an IATA seasonal period but not less than (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 Ljubljana this 16th day of June 1993 which corresponds to the ..... in two original copies in the English, Slovene and Hebrew languages, all the texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

SHIMON PERES  
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Republic of Slovenia:

LOJZE PETERLE  
Minister of Foreign Affairs

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SLOVENIA 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: Ljubljana

Points Beyond: Any point

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

Point of origin: Ljubljana

Intermediate Points: Any point

Point 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.

ניסוח

להסכם להובלה אוירית בין ממשלת יראל וממשלת הרפובליקה של סלובניה על הובלה אוירית סדירה בין שטחיהן.

1. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי תעופה על-ידי מובילה האוירי המיועד של ישראל:

נקודת המוצא: תל-אביב

נקודות ביניים: כל נקודה

נקודת היעד: ליובליאנה

נקודות שמעבר לסלובניה: כל נקודה

2. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי תעופה על-ידי מובילה האוירי המיועד של הרפובליקה של סלובניה: נקודת המוצא: ליובליאנה נקודות ביניים: כל נקודה נקודת היעד: תל-אביב נקודות שמעבר לישראל: כל נקודה.

3. המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים לא יפעילו זכויות חופש חמישי אל ארצות שליטות ומהן, זולת אם יוסכם ביניהם אחרת. הסכמים כאמור טעונים אישור מצד דשויות התעופה של שני הצדדים לפני מימושם.

4. נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן לדלג עליהן, כולן או מקצתן, במהלך כל הטיסות או מקצתן, לפי הנראה למוביל האוירי המיועד, ובכך שהשירותים יתחילו

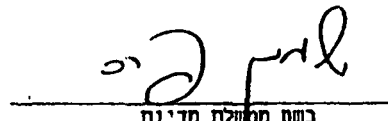
סעיף 21  
כניסה לתוקף

הסכם זה יכנס לתוקף בתאריך שבו יודיעו שני הצדדים המתקשרים זה לזה בכתב בחילופי אגרות דיפלומטיות כי מלאו דרישותיו של כל צד לגבי כניסה לתוקף.

ולדאיה על כך חתמו החתומים מטה, שהוטמכו לכך כרין איש איש על-ידי ממשלתו, על הסכם זה.

נעשה ב- ליוני 1971, כיום בל' בסיון תשל"א, בשני עותקי מקור, כשפה האנגלית, הסלובנים והעברית, ולשלושת הנוסחים דין מקור אחד. במקרה של הכלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

  
כשם ממשלת הרפובליקה  
של סלובניה

  
כשם ממשלת מדינת  
מדינת ישראל

3. כל אשר יפסוק בית-הדין לבוררות יחייב את שני הצדדים המתקשרים, בלתי אם יחליטו אחרת בעת העברת המחלוקת אל בית-דין לבוררות.
4. כל צד מתקשר ישא בהוצאות בודרו. הוצאות בית-הדין יחולקו שווה בשווה בין הצדדים המתקשרים.
5. לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחרי החלטה נתונה בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, וכל עוד לא עשה כן, רשאי הצד המתקשר האחר להגביל, למנוע או לבטל זכויות או זכויות-יתר שהעניק מכוח הסכם זה לצד המתקשר, או למגביל האו"די המיועד שלא מלא אחד ההחלטה.

סעיף 19  
דישום

הסכם זה והשינויים בו יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 20  
סיום

1. הסכם זה יהיה תקף למשך תקופה בלתי מוגבלת.
2. כל אחד מהצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור לצד המתקשר האחר הודעה בכתב על החלטתו להביא את ההסכם לידי גמר. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה יסתיים ההסכם בתום תקופה עונתית של IATA, אך לא פחות משני-עשר (12) חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד המתקשר האחר, זולת אם נלקחה בחזרה ההודעה להביאו לידי סיום, בהסכמה הדדית, לפני תום תקופה זאת. בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד המתקשר האחר, תחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר יום (14) לאחר קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.



סעיף 16  
התייעצויות

1. רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יתייעצו זו עם זו בפעם בפעם, ברוח של שיתוף פעולה הדוק, מתוך כוונה להבטיח את ביצוען של הוראות הסכם זה וניספחו, ולשם קיומן באורח המניח את הדעת.
2. התייעצויות כאמור יחלו תוך פרק זמן של ששים (60) יום מתאריך קבלתה של בקשה כאמור, זולת אם הסכימו הצדדים המתקשרים אחרת.

סעיף 17  
שינויים

1. סכוד אחד הצדדים המתקשרים כי רצוי לשנות הוראה מהוראות ההסכם, דשאי הוא לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה יכול שיתנהלו בדיונים או בהתכתכות, והן יחלו תוך פרק זמן של 60 יום מתאריך הבקשה, בהתאם לנוהל המחואר בסעיף 21.
2. שינויים בנספח להסכם זה יכול שיעשו בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסכמות של הצדדים המתקשרים.
3. ההסכם יתוקן באופן שיתאיס לכל אמנה רב-צדדית העשויה לחייב את שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 18  
יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בעניין פירושו או החלתו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים ליישבה בדאש ובראשונה במשא-ומתן.
2. לא הגיעו הצדדים המתקשרים לכלל הסכמה במשא-ומתן, דשאים הם להעביר את המחלוקת לבית-דין של שלושה בודדים, מהם ימונה אחד על-ידי כל צד מתקשר, והשלישי על-ידי שני הבודדים. כל צד מתקשר ימנה בודד בתוך תקופה של 60 יום מתאריך קבלתה על-ידי כל צד מתקשר של הודעה בצינורות הריפולומסיים המבקשת בודרות במחלוקת, ואילו הבודד השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של 60 יום. קצרה ידו של אחר הצדדים המתקשרים לסנות כוד בתוך התקופה האמורה, או לא סונה הבודד השלישי בתוך התקופה האמורה, יכול כי יתכש נשיא הארגון הכינלאומי לתעופה אזרחית למנות בודר או בודדים, לפי המקרה. בכל מקרה יהיה הבודד השלישי אזרח מדינה שלישית, ינהג כיושב-ראש בית-הדין ויקבע את מקום הבודרות. בית-הדין לבודרות יקבע את סדרי הדין שלו, ואם נחוק, יחליט איה חוק יחול.

רשויות התעופה לפחות 30 יום קודם לכניסתם לתוקף.

6. לגבי טיסות נוספות אשר מובילה האויריים המיועדים של אחד הצדדים המתקשרים חפצים להפעיל בשירותים המוסכמים מחוץ ללוח-זמנים מאושר, יש לבקש הרשאה מוקדמת מרשויות התעופה של הצד המתקשר השני. בקשה כאמור ראוי להגישה לפחות (3) ימי עבודה לפני שיופעלו טיסות כאמור.

### סעיף 13 היטלי שימוש והקלות

1. כל צד מתקשר רשאי להטיל או להרשות להטיל היטלים הוגנים וסבירים על הסוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר.
2. היטלים אלה יש לבסס על עקרונות כלכליים איתנים. היטלים לשימוש כנמל תעופה ובמתקני תעופה ושירותים אחרים שמציע צד מתקשר אחד למוביל אוירי מיועד של הצד המתקשר האחר לא יהיו נבונים מאלה שמשלמים מובילים אויריים אחרים העוסקים בשירותי תעופה בינלאומיים סדירים.
3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא יתן עדיפות למוביל שלו או לכל מוביל אוירי אחר על-פני מוביל אוירי העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר בהחלט תקנותיו בענייני מכס, הגידה, הסגר וכדומה, או בשימוש בנמלי תעופה, נחיבי אויר, שירותים לתעבורה אוירית ומתקני הקשורים לכך אשר בשליטתו.

### סעיף 14 חילופי מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של אחד הצדדים המתקשרים יספקו לדשיות התעופה של הצד האחר, לבקשתו, מידע סטטיסטי, ככל אשר יירדש באופן סביר לקביעת הקיבולת הניתנת על ידי המוביל האוירי המיועד, כמות התנועה המובלת בשירותים המוסכמים, וכן מוצאה ויעדה של תנועה ללא חניית-ביניים, מקום שהיא כוללת באורח יוצא מן הכלל גם תנועה מארצות שלישיות ואליהן.

### סעיף 15 מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, ללא יציאה משטח נמל התעופה השמור מסרה זו, יהיו וכאים להקלה בכיקורת. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס ומהיטלים אחרים.

סעיף 11

העברת עודפי הקבולים

1. חוץ שמירה על עיקרון הדדיות, המוביל האירי המיועד של אחר הצדדים המתקשרים יהיה חופשי למכור שירותי חובלה אוירית כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר כמטבע מקומי או בכל מטבע בר-המרה באופן חופשי, במישרין או כאמצעות סוכן, בכפוף להרשאות מתאימות ובהתאם לחוקים ולתקנות הלאומיים הישמים בשתי הארצות.
2. חוץ שמירה על עיקרון הדדיות, המובילים האיריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להמיר למטבע בר-המרה באופן חופשי את עודף התקבולים על ההוצאות ולהעבירו משטח ארץ המכירה אל שטח ארצם הם. במסום הנסו של העברות כאמור ייכללו הבנסות ממכירות שנעשו במישרין או בעקיפין בירי סוכן של שירותי תעופה, ושירותים מסונפים. התשלומים ייפרעו בהתאם להוראות הסכם התשלומים החדש בין שתי הארצות, מקום שנחתם הסכם כאמור, ולתקנות המטבע הישמות.
3. הסובילים האיריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברות כאמור לכל היותר בתוך 30 יום מתאריך הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהא בהתאם לתקנות מטבע זר המקפות בארץ שבה ניצמחה ההכנסה.
4. כל צד מתקשר יעניק למוביל האירי המיועד של הצד המתקשר האחר, על יסוד של הדדיות, פטור ממסים והיסלים לסוגיהם על דוחים או הכנסות הנוגעים מהפעלת שירותי התעופה.

סעיף 12

הפעלת זכויות וקיבולת

1. לסובילים האיריים של שני הצדדים תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בניספח להסכם זה.
2. המובילים האיריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים יפעילו את שירותי התעופה המוסכמים בהתאם להסכם מסחרי בר-תוקף ביניהם. לא יושג ביניהם הסכם כאמור, יוגשו השאלות שבמחלוקת לרשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
3. שעה שהוא מפעיל שירותי תעופה אלה, יביא המוביל האירי המיועד של כל צד מתקשר בחשבון את ענייניו של המוביל האירי המיועד של הצד המתקשר האחר, כדי לא לפגוע שלא לצורך בשירותים שמספק האחרון כאותו נתיב, כולו או מקצתו, או כנתיבים אחרים הכלולים ברשתו.
4. הקיבולת שתסופק בשירותים המוסכמים על-ידי המובילים האיריים המיועדים תכבע תוך יחס הדוק לדרישות הציבור המשוערות לתעבורה אוירית בין שטח הארץ של הצדדים המתקשרים.
5. חירויות ולוחות-זמנים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו תוך הסכמה הדדית בין שני המובילים האיריים המיועדים ויוגשו לאישור

טעיף 10  
במחון

1. הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את מחויבותם ההדדית להגן על במחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יקפידו במיוחד לפעול בהתאם להוראותיהן של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בסוקיו 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 במיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאל ביום 23 בספטמבר, 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי אויר המעמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאל ביום 24 בפברואר, 1988, כאשר הפרוטוקול האמור יכנס לתוקפו לגבי שני הצדדים המתקשרים.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה ומחקני עזר לסיסה, וכל איום אחר על במחון התעופה האזרחית.
3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביתסייהם ההדדיים, בהתאם להוראות במחון התעופה שנקבעו על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ויועדו כנספחים לאמנה ככל שאותן הוראות במחון ישימות לגבי הצדדים: הם יודשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי תעופה שבשטח ארצם ינהגו בהתאם להוראות במחון התעופה האמורות.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לדרוש מאותם מפעילים של כלי טיס לקיים את הוראות במחון התעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, הנדרשות על-ידי הצד המתקשר האחד לשט כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח את ישומם בפועל של אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לכדוק נוסעים, אנשי צוות, כבודת יד, כבודה, מטען וציודת כלי טיס, לפני העליה או המעינה ובמהלכן. כל צד מתקשר יתן גס תשומת-לב אוהדת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי במחון מייוחדים סבירים נזכח איום מסויס.
5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד במחונם של כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה או מחקני עזר לסיסה, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה להקלה בתקשורת ובאמצעים מתאימים אחרים הנוערים להביא לסיום מהיר ובסווח של תקרית או איום בתקרית כאמור.
6. מקום שיש לאחד הצדדים המתקשרים סיבות סבירות לחשוב כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות בדבר במחון התעופה כמפורס בטעיף זה, רשאיות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לדרוש התייעצויות סיידיות עס רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 7  
ייצוג ופעילות מסחרית

1. המוכיל האירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נציגים וסגל מסחרי, תפעולי וסכני, כנדרש להפעלת השירותים המוסכמים. סגל זה ייבחר מתוך אזרחי אחד הצדדים, או שניהם, לפי הצורך.
2. דרישות כאמור כאשר לסגל, יכול שימופקו, לפי הנראה למוכיל האירי המיועד, באמצעות חבר עובדיו או שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוכיל אירי אחרים, הפועלים בשטח ארץ הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות התקפים אצל הצד המתקשר האחר, ועל בסיס החוקים והתקנות האמורים, תוך עיכוב מיערי, יעניק כל צד מתקשר על בסיס הדדיות, היתרי עבודה, אשרות תעסוקה או מסמכים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 8  
החלת חוקים ותקנות

חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר, המסדירים את כניסתם לשטח אדצו או יציאתם ממנו של כלי טיס הפועלים בסיס בינלאומי, או הקשורים להפעלת אותם כלי טיס, כל עוד מצויים הם בשטח ארצו, יחולו על כלי הטיס של המוכיל האירי המיועד של הצד המתקשר האחר, בכניסתם ושהייתם בשטח הארץ האמור, ובציאתם ממנו. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסתם אל שטח ארצו, שהייתם ומעברם בו, ויציאתם ממנו של נוסעים, צוות, כבודה, מטען ודואר בכלי טיס, לדבות ותקנות בדבר כניסה ויציאה, הגירה, דרכונים, מכס, מסכע ובריאות, יקויימו בידי המוכיל האירי של כל צד מתקשר עם כניסתו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או יציאתו ממנו, ובעת שהייתו בו.

סעיף 9  
הכרת תעודות ורישיונות

1. תעודות בדבר כושר אירי, תעודות הסמכה ורישיונות שהוצאו או שקיבלו את תוקפם על-ידי אחד הצדדים המתקשרים והעומדים עדיין בתוקפם יוכרו כבעלי תוקף חוקי על-ידי הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיהן הוצאו תעודות ורישיונות כאמור או קיבלו את תוקפם הן שוות ערך לתקני המינימום שעשויים לקובעם כחזאם לאמנה, או עולות עליהן.
2. כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לטרב להכיר בתקפותן של תעודות כושר ורישיונות שהוענקו לאזרחיו על-ידי הצד המתקשר האחר, לצורך מיסה מעל לשטח ארצו הוא.

סעיף 6

תעריפים@

1. ותעריפיהם של מובילים אויריים אחילים. הצדדים המתקשרים יראו ככלתי - קבילים תעריפים חמסניים או מפלים גבוהים שלא כצדק או מנכילים מחמת ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים כאופן מלאכותי בנין וובסידרה ממשלתית ישירה או עקיפה.
2. התעריפים המאזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכס עליהם בין המובילים האויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אויריים אחרים הפועלים כנתיב, כולו או מקצתו, והסכס כאמור יושג, כל אימת שאפשר, אנכ שימוש בנוהלי האיגוד הכינלאומי לתובלה אוירית או בכל מנגנון בינלאומי אחר לקביעת מחירים, כרי לחשב אז התעריפים.
3. התעריפים שהוסכס עליהם כך יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים, לפחות 60 יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האסורות.
4. אישור זה אפשר לתיתו במפורש. לא הכיעה שום רשות תעופה אי-הסכמה תוך 30 יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלה כמאושרים. אם קוצר פרק הזמן להגשה, כפי שנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שבו יש להודיע על אי-הסכמה יהא פחות מאשר 30 יום.
5. לא יכלו להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או מטרה דשות תעופה אחת, בתוך פרק הזמן שניתן להחיל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחדת הודעה על אי-הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכס עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ייחזדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית, לאחר התייעצות עם רשויות התעופה של כל מדינה שימצאו לנכון להחשכ בעצמה.
6. לא יכלו רשויות התעופה להסכים על תעריף שהוגש להם בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעת תעריף כמפורט בס"ק 5 לסעיף זה, חיושכ המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכס זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש. מכל מקום לא יוארך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר מאשר 12 חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.
8. רשויות התעופה של כל צד מתקשר ייחזדלו כמיטכ יכולתם כדי להבטיח כי הסובילים האויריים המיועדים מכבדיס את התעריפים המוסכמים הרשומים אצל רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים, וכי שום מוביל אוירי לא יעניק הנחה על חלק זה או אחר מתעריפים כאמור, בכל צורה שהיא, במישרין או בעקיפין.

סעיף 5  
פטור מתשלומי מכס והיטלים אחרים

1. כל צד מתקשר יפטור, על כסיס של הדדיות, במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו את המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר ממיגבלות יבוא, ותשלומי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים על כלי טיס, אספקה, חלקי חילוף, לרכוח מנועים, ציוד כלי טיס רגיל, צידה ומוון לכלי טיס (לרכוח משקאות חריפים, סבך ומוצרים אחרים המיועדים לסכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה) ופריטים אחרים הנועדים לשימוש אך ורק לצורך הפעלתם ושירותם של מטוסי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האמור, המפעילים את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, מטרי מטען אויריים, כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה, וחומר פירסומי רגיל המופץ חינם על-ידי אותו מוביל אוירי מיועד.
2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על פריטים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
  - א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על-ידי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
  - ב. שהוחזקו בבלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בעת הגעתם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;
  - ג. שהועלו לכלי-טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והנועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים; וזאת, בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצדכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.
- החומר המאוזכר בפסקאות א', ב', ו-ג' שלעיל, יוחזק תחת פיקוח הסכס והשגחתו.
3. הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים והספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים, לא יפורקו בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת השגחת הרשויות האמורות עד להוצאתם או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.
4. הפטורים המוענקים על-פי ס"ק 1 לסעיף זה ינתנו גם כאשר המוביל האוירי של צד מתקשר אחד כרת חוזה עם מוביל אוירי אחר, שקיבל אף הוא פטורים כאמור סן הצד המתקשר האחר, לשם הלוואה או העברה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של פריטים המפודסים בס"ק 1 לסעיף זה.

3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי שנקבע על-ידי הצד המתקשר האחר שיניח את דעתו כי הינו כשיר למלא אחרי תנאים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות המיושמים, באורח רגיל וסביר, להפעלת שירותי תעופה בינלאומיים על-ידי הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.

4. לכל צד מתקשר תהא הזכות לסרב להעניק את הרשאת ההפעלה המאוזרת בס"ק 2 לסעיף זה, או להסיל אותם תנאים שראה כהכרחיים לגבי השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה על-ידי המוביל האווירי המיועד, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על אותו מוביל אוירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי, או בידי אזרחיו.

5. משנקבע והורשה כך, רשאי מוביל אוירי בכל עת להתחיל בהפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שתעריפיהם אשר נקבעו בהתאם להודאות סעיף 6 להסכם זה הינם תקפים לגבי שירותים אלה.

סעיף 4

ביטול או החליית זכויות

1. לכל צד מתקשר תהא הוכות לבסל הרשאת הפעלה או להתלות את השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה, הניתנות למוביל אוירי שקבע הצד המתקשר האחר, או להתנות תנאים שיראו לו נחוצים לשימוש בזכויות אלה:

א. אזרחיו של אותו צד מתקשר;

ב. במקרה שאותו מוביל אוירי לא מילא אחרי החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות כאמור;

ג. בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האווירי את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.

ד. הזכות האמורה תמומש רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, וזולת אם יש הכרח מיידי בביטול, החלייה או התניית תנאים שצויינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.



- ז. המונח "שירותים מוסכמים" משמעו שירותי תעופה בינלאומיים מבוצעים על-ידי כלי-טיס לצורך הובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר, אשר ניתן להפעילם, כהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;
- ח. המונח "תעריף" משמעו המחירים שיש לשלם בער הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי סוכנויות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תשלום ותנאים להובלת דואר;
- ט. המונח "קיבולת" בזיקה ל"שירותים מוסכמים", משמעו הקיבולת של כלי-טיס המשמש את השירותים כאמור מוכפלת בתדירות הנהוגה בכלי-טיס כאמור במשך תקופה נתונה, ונתיב או קטע מנתיב נתון.

#### סעיף 2 הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם לשם כינון שירותי תעופה בינלאומיים סדירים והפעלתם בנתיבים המפורטים בנספח להסכם.
2. וולת אם נקבע אחרת בהסכם זה או בנספחו, זכאי המוביל האוירי המיועד שנקבע על-ידי כל צד מתקשר, שעה שהוא מפעיל שירות מוסכם בנתיב שפורט, לזכויות כדלקמן:
  - א. לסוס ללא חניה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
  - ב. לבצע נחיתות בטסח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות;
  - ג. להעלות או להוריד בשטחו של הצד המתקשר האחר, בנקודות הנקובות בנספח להסכם זה, נוסעים, מטען ודואר, המיוערים אל הצד המתקשר שקבע את המוביל האוירי, או באים ממנו;
  3. אין בהסכם זה דבר אשר יחשב כמעניק למוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים זכות-יתר להעלות כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, המוכלים בשכר או בשכירות והמיועדים לנקודה אחרת כשטח הצד המתקשר האחר.

#### סעיף 3 קביעת מובילים אויריים והרשאת הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לקבוע בכתב לצד המתקשר האחר, מוביל אוירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, בין השטחים של שתי המדינות.
2. עם קבלת קביעה כאמור, יעניק כל צד מתקשר ללא דיחוי למוביל האוירי שנקבע, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את הרשאת הפעלה המחאימה.

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה של סלובניה, (להלן "הצדדים המתקשרים"),

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

מתוך הכרח בחשיבותה של הובלה אווירית כאמצעי ליצירת ידידות, הבנה ושיתוף-פעולה בין עמי שתי הארצות ושימורן;

מתוך רצון לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין ישראל לסלובניה, ולהמשיך במידה המלאה ביותר את שיתוף הפעולה בתחום זה;

מתוך רצון לכרות הסכם, המכוסס על עקרון ההרדיות, להפעלת שירותי תעופה סדירים בין שטחי ארצותיהן;

הסכימו לאמור:

#### סעיף 1

#### הגדרות

לעניין פרשנות להסכם והחלתו, זולת אם נקבע אחרת:

- א. המונח "אמנה" משמעו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, לדבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים ולאמנה לפי סעיפים 90 ו-94 שבה, ככל שאותם נספחים ותיקונים נעשו בני פועל לגבי שני הצדדים המתקשרים או אושרו על-ידם;
- ב. המונח "רשויות תעופה" משמעו לגבי מדינת ישראל, משרד התחבורה, מינהל התעופה האזרחית, לגבי הרפובליקה של סלובניה - משרד התחבורה והתקשורת, ושירות התעופה האזרחית, ולגבי שתייהן - כל אדם או גוף שהוסמכו כדין למלא תפקידים שבסמכות הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוביל אוויר מיוער" משמעו המוביל האווירי שכל צד מתקשר קבע כדי להפעיל את השירותים המוסכמים, כמפורט בניספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. למונחים "שטח ארץ", "שירותי תעופה", "שירותי תעופה כינלאומיים", "מוביל אווירי", וכן "חניה שלא למטרות תעבורה מסחריות", תהא המשמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" משמעו הסכם זה על נספחיו וכל תיקון להם;
- ו. המונח "נתיבים מפורסמים" משמעו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;

[ HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU ]

הסכם להובלה אוירית

ב י 1

ממשלת מדינת ישראל

ל ב י 1

ממשלת הרפובליקה של סלובניה

[ SLOVENE TEXT — TEXTE SLOVÈNE ]

S P O R A Z U M

O Z R A C N E M P R O M E T U

M E D

D R Ž A V O I Z R A E L

I N

R E P U B L I K O S L O V E N I J O

Vlada Države Izrael in

Vlada Republike Slovenije,

v nadaljnjen besedilu "pogodbenici",

kot pogodbenici Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, ki je bila odprta za podpis v Chicagu 7. decembra 1944 in,

ker priznavata pomembnost zračnega prometa kot sredstva za ustvarjanje in ohranjanje prijateljstva, razumevanja in sodelovanja med narodi obeh držav,

v želji, da pospešita razvoj zračnega prometa med Izraelom in Slovenijo, da bi v največji možni meri nadaljevali mednarodno sodelovanje na tem področju, in

v želji, da skleneta sporazum o opravljanju rednega zračnega prometa med svojima ozemljema, temelječ na načelu recipročnosti,

sta se dogovorili o naslednjem:

1. člen

DEFINICIJE

Posamezni izrazi imajo za razlago in uporabo tega Sporazuma, razen če ni v nadaljevanju drugače določeno, naslednji pomen:

- a) "konvencija" pomeni Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu, ki je bila odprta za podpis v Chicagu 7. decembra 1944 ter vključuje vsako prilogo, sprejeto na podlagi 90. člena omenjene konvencije, in vsako spremembo prilog ali konvencije v skladu z njenim 90. in 94. členom, če te priloge in spremembe veljajo za obe pogodbenici ali sta jih ratificirali;
- b) "pristojni organi" pomeni za Državo Izrael Ministrstvo za promet in zveze, Upravo za civilno letalstvo in za Republiko Slovenijo Ministrstvo za promet in zveze, Republiško upravo za zračno plovbo ali v obeh primerih katerokoli drugo osebo ali telo, pooblaščen za opravljanje nalog, ki jih opravljata omenjena organa;
- c) "določeni prevoznik" pomeni prevoznika v zračnem prometu, ki ga je v skladu s 3. členom tega sporazuma določila posamezna pogodbenica za opravljanje dogovorjenega prometa določenega v prilogi tega sporazuma;
- d) "ozemlje", "zračni promet", "mednarodni zračni promet", "prevoznik", "pristanek v nekomercialne namene", imajo pomen določen v 2. in 96. členu konvencije;
- e) "sporazum" pomeni ta sporazum, njegove priloge in vse spremembe;
- f) "določene proge" pomeni proge, ki so ali bodo dogovorjene v prilogi tega sporazuma;
- g) "dogovorjeni promet" pomeni mednarodni zračni promet, ki ga opravljajo zrakoplovi za javni prevoz potnikov, prtljage in pošte, ki se lahko v skladu z določili tega sporazuma opravlja na določenih progah;
- h) "tarifa" pomeni cene za prevoz potnikov, prtljage in tovora ter pogoje, na podlagi katerih se te cene uporabljajo, vključno s provizijo in drugimi dodatnimi plačili za agencijo ali za pomožne storitve, izvzeta pa so nadomestila in pogoji za prevoz pošte;
- i) "kapaciteta" v zvezi z "dogovorjenim prometom" pomeni kapaciteto zrakoplova, ki se uporablja v tem prometu, pomnoženo s frekvenco operacij takega zrakoplova v določenem časovnem obdobju na progi ali delu proge.

**2. člen**

**PROMETNE PRAVICE**

1. Vsaka pogodbenica daje drugi pogodbenici v tem sporazumu določene pravice, da vzpostavi in opravlja dogovorjeni mednarodni zračni promet na progah, ki so določene v prilogi.
2. Če ni drugače določeno v tem sporazumu ali njegovi prilogi, imata določena prevoznika obeh pogodbenic pri opravljanju dogovorjenega prometa na določenih progah naslednje pravice:
  - a) pravico do preleta ozemlja druge pogodbenice brez pristanka;
  - b) pravico do pristanka na ozemlju druge pogodbenice v nekomercialne namene;
  - c) pravico na ozemlju druge pogodbenice v krajih, določenih v prilogi tega sporazuma, vkrcati in izkrcati potnike, prtljago, blago in pošto, ki so namenjeni v ali prihajajo iz ozemlja pogodbenice, ki je prevoznika določila.
3. Nobeno določilo tega sporazuma ne daje določenemu prevozniku ene pogodbenice pravice, da na ozemlju druge pogodbenice za najem ali nagrado vkrcata potnike, prtljago, tovor ali pošto, namenjeno v kakšen drug kraj na njenem ozemlju.

**3. člen**

**DOLOČITEV PREVOZNIKOV IN DOVOLJENJE  
ZA OPRAVLJANJE PROMETA**

1. Vsaka pogodbenica ima pravico določiti enega prevoznika za opravljanje dogovorjenega prometa na določenih progah med ozemljema obeh držav in to pisno sporočiti drugi pogodbenici.
2. Po prejemu take določitve bo druga pogodbenica brez odlašanja, v skladu z določili 3. in 4. odstavka tega člena, izdala ustrezno operativno dovoljenje.
3. Pristojni organ ene pogodbenice lahko od določenega prevoznika, ki ga je določila druga pogodbenica, zahteva naj dokaže, da izpolnjuje pogoje določene v zakonih in predpisih, ki jih običajno in razumno uporabljajo omenjeni organi glede opravljanja mednarodnega zračnega prometa v skladu s konvencijo.

4. Vsaka pogodbenica ima pravico odkloniti izdajo dovoljenja za opravljanje prometa iz drugega odstavka tega člena ali naložiti pogoje, ki so po njenem mnenju potrebni za to, da določeni prevoznik izvršuje pravice določene v 2. členu tega sporazuma, v vseh primerih, ko ni prejela zadovoljivih dokazov, da so druga pogodbenica ali njeni državljani lastniki bistvenega deleža in imajo dejanski nadzor nad določenim prevoznikom, ki ga je druga pogodbenica določila za opravljanje dogovorjenega prometa.
5. Ko je prevoznik tako določen in dobi dovoljenje za opravljanje prometa sme kadarkoli začeti opravljati dogovorjeni promet pod pogojem, da so tarife, določene v skladu s 6. členom tega sporazuma, veljavne za ta promet.

#### 4. člen

#### PREKLIC ALI ZACASNA USTAVITEV PRAVIC

1. Vsaka pogodbenica ima pravico preklicati dovoljenje za opravljanje prometa ali ustaviti uresničevanje v drugem členu tega sporazuma določenih pravic določenemu prevozniku druge pogodbenice ali določiti take pogoje, ki se ji zdijo potrebni za izvrševanje teh pravic, če:
  - a) ni zadostnih dokazov, da so druga pogodbenica ali njeni državljani lastniki bistvenega deleža in imajo dejanski nadzor nad določenim prevoznikom;
  - b) zadevni prevoznik ne spoštuje zakonov in predpisov pogodbenice, ki daje te pravice; ali
  - c) zadevni prevoznik ne opravlja dogovorjenega prometa pod pogoji, ki so določeni v tem sporazumu.
2. Ta pravica bo uporabljena le po posvetovanju z drugo pogodbenico, razen če je takojšen preklic ali ustavitev izvrševanja, ali uveljavitev pogojev po prvem odstavku tega člena nujna za preprečitev nadaljnjega kršenja zakonov in predpisov.

5. člen

OPROSTITEV CARIN, DAVSCIN IN TAKS

1. Na podlagi recipročnosti bo vsaka pogodbenica, v največjem možnem obsegu, ki ga dovoljujejo njeni zakoni, oprostila določenega prevoznika druge pogodbenice uvoznih omejitev, carin, davkov, inšpekcijskih taks in drugih domačih davščin in taks na dobavo rezervnih delov vključno z motorji, redno opremo letal, zalog in hrane (vključno s tobakom, alkoholnimi in drugimi pijačami in drugimi proizvodi, ki so med poletom v omejenih količinah namenjeni prodaji potnikom). Isto velja za druge predmete, ki se uporabljajo zgolj v zvezi z letenjem ali servisiranjem letal določenega prevoznika druge pogodbenice, ki opravlja dogovorjeni promet, kot tudi za tiskano zalogo vozovnic, letalskih tovornih listov, katerokoli tiskano gradivo z oznako prevoznika in vse reklamno gradivo, ki ga določeni prevoznik brezplačno distribuira.

2. Oprostitev za predmete iz 1. odstavka tega člena se bodo uporabljale za vse predmete:

- a) ki jih na ozemlje ene pogodbenice prinese ali so bili prinešeni za račun določenega prevoznika druge pogodbenice;
- b) ki so ostali na letalu določenega prevoznika ene pogodbenice ob prihodu in odhodu iz ozemlja druge pogodbenice;
- c) ki so vkrcani na letalo določenega prevoznika ene pogodbenice na ozemlju druge pogodbenice in so namenjeni uporabi med opravljanjem dogovorjenega prometa.

Oprostitev veljajo ne glede na to, ali se ti predmeti v celoti ali delno porabijo na ozemlju pogodbenice, ki daje oprostitve, pod pogojem, da ti predmeti niso odtujeni na ozemlju te pogodbenice.

Predmeti o katerih govore točke a), b), in c), bodo pod carinskim varstvom ali nadzorom.

3. Redna oprema letala, kakor tudi ves material in zaloge, ki so običajno na letalu določenega prevoznika ene ali druge pogodbenice, se lahko raztovarja na ozemlju druge pogodbenice samo s soglasjem carinskih oblasti tega ozemlja. V takem primeru so lahko pod carinskim nadzorom omenjenih oblasti dokler niso odpeljani ali drugače porabljeni v skladu s carinskimi predpisi.

4. Oprostitev predvidene v 1. odstavku tega člena bodo veljale tudi, kadar prevoznik ene pogodbenice sklene pogodbo z drugim letalskim prevoznikom, ki tudi uživa podobne oprostitve s strani druge pogodbenice, da mu da na posodo ali pripelje na ozemlje druge pogodbenice predmete specificirane v 1. odstavku tega člena.



6. člen

TARIFE

1. Tarife, ki jih bo določeni prevoznik ene pogodbenice zaračunaval za prevoz na ozemlje ali z ozemlja druge pogodbenice, morajo biti določene v primernih zneskih; pri tem naj se upoštevajo vsi ustrezni dejavniki, kot so poslovni stroški, primeren dobiček, kot tudi tarife, ki jih zaračunavajo drugi prevozniki v zračnem prometu. Pogodbenici bosta imeli za nesprejemljive tarife, ki so izkoriščevalske ali diskriminacijske, neupravičeno visoke ali restriktivne zaradi zlorabe dominantnega položaja ali umetno nizke zaradi direktne ali indirektna državne subvencije ali podpore.
2. O tarifah iz 1. točke tega člena se, če je mogoče, dogovorita določena prevoznika obeh pogodbenic po posvetovanju z drugimi prevozniki, ki opravljajo zračni promet na isti progi ali na delu te proge. Določena prevoznika bosta, kadarkoli bo to mogoče, sklenila tak dogovor po postopkih, ki jih določa Mednarodno združenje zračnih prevoznikov (IATA) ali kakšen drug ustrezen mednarodni mehanizem za določanje tarif.
3. Tako določene tarife je treba predložiti v odobritev pristojnim organom obeh pogodbenic najmanj šestdeset (60) dni pred dnevom, ki je predlagan za njihovo uveljavitev. V posebnih primerih se lahko omenjeni organi dogovorijo za krajši rok.
4. Odobritev je lahko dana izrecno. Če pristojni organi nobene od pogodbenic niso izrazili svojega nestrinjanja v tridesetih (30) dneh od predložitve zahtevka po 3. odstavku tega člena, se te tarife štejejo za potrjene. V primerih, ko se pristojni organi v skladu s 3. odstavkom tega člena dogovorijo za krajši rok, se lahko dogovorijo tudi, da je rok, v katerem morajo izraziti svoje nestrinjanje, krajši kot trideset (30) dni.
5. Če tarifa ne more biti dogovorjena v skladu z določili 2. odstavka tega člena ali če je v roku, predvidenem v 4. odstavku tega člena, en pristojni organ sporočil drugemu pristojnemu organu svoje nestrinjanje s katerokoli tarifo dogovorjeno v skladu z določili 2. odstavka, si bosta pristojna organa obeh pogodbenic, po posvetovanju z organi pristojnimi za zračno plovbo katerekoli države katere nasvet ocenita kot koristen, prizadevala sporazumno določiti tarifo.
6. Če se pristojna organa ne moreta dogovoriti o katerikoli tarifi, ki jima je bila predložena v skladu z določili 3. odstavka tega člena, ali določiti tarife v skladu z določili 5. odstavka tega člena, se bo spor reševal v skladu z določili 18. člena tega sporazuma.

7. Tarifa, uveljavljena v skladu z določili tega člena, ostane veljavna, dokler se ne uveljavi nova tarifa, vendar se tarifa ne bo podaljševala s pomočjo tega odstavka več kot dvanajst (12) mesecev po datumu ko bi drugače prenehala veljati.
8. Pristojni organi obeh pogodbenic si bodo prizadevali, da bi zagotovili, da bodo določeni prevozniki spoštovali dogovorjene tarife, ki bodo deponirane pri njih in da noben letalski prevoznik ne bo na noben način neposredno ali posredno zmanjševal nobenega deleža teh tarif.

#### 7. člen

##### PREDSTAVNIŠTVO IN KOMERCIALNE DEJAVNOSTI

1. Določeni prevoznik ene pogodbenice ima lahko, na podlagi recipročnosti, ustrezna predstavništva na ozemlju druge pogodbenice. Ta predstavništva lahko imajo komercialno, operativno in tehnično osebje, ki je primerno za opravljanje dogovorjenega prometa. To osebje se lahko izbere med državljani vsake ali obeh pogodbenic.
2. Potrebno osebje lahko določeni prevoznik po lastni presoji zagotovi izmed svojih uslužbencev ali uprabi storitve druge organizacije, podjetja ali letalske družbe, ki deluje na ozemlju druge pogodbenice in je pooblaščen za opravljanje takih storitev na ozemlju te pogodbenice.
3. Predstavniki in osebje morajo ravnati v skladu z veljavnimi zakoni in predpisi druge pogodbenice. Obe pogodbenici bosta v skladu s svojimi zakoni in predpisi in na podlagi recipročnosti, v najkrajšem možnem času izdali potrebna dovoljenja za delo, delovne vize ali druge podobne dokumente predstavnikom in osebju iz prvega odstavka tega člena.

#### 8. člen

##### UPORABA ZAKONOV IN PREDPISOV

1. Zakoni in predpisi vsake od pogodbenic, s katerimi so urejeni prihod in odhod z njenega ozemlja letal, ki opravljajo mednarodni promet ali se nanašajo na operacije takih letal medtem, ko so na njenem ozemlju, se bodo uporabljali za letala določenega prevoznika druge pogodbenice pri vstopu v, odhodu iz in medtem, ko so na njenem ozemlju.

2. Zakoni in predpisi vsake od pogodbenic, ki urejajo prihod, zadrževanje, tranzit in odhod z njenega ozemlja potnikov, posadke, prtljage, tovora in pošte na letalih, vključno s predpisi, ki se nanašajo na vstop in odhod, izseljevanje in priseljevanje, potne liste, carinske, valutne in sanitarne ukrepe, bodo spoštovani s strani določenih prevoznikov vsake pogodbenice pri vstopu na, odhodu iz in medtem ko bodo na ozemlju druge pogodbenice.

#### 9. člen

##### PRIZNAVANJE POTRDIL IN DOVOLJENJ

1. Spričevala o plovnosti, spričevala o sposobnosti in dovoljenjs, ki jih izda ali potrdi ena pogodbenica, bo, dokler so veljavna, priznavala tudi druga pogodbenica za opravljanje dogovorjenega prometa. Pogoji za to je, da so pogoji pod katerimi so bila taka spričevala ali dovoljenja izdana ali podaljšana enaki ali strožji od minimalnih standardov, ki bi bili določeni v skladu s konvencijo.
2. Vsaka pogodbenica pa si pridržuje pravico, da za preletanje nad svojim ozemljem ne prizna veljavnosti tistim spričevalom o sposobnosti in dovoljenjem, ki jih je njenim državljanom izdala ali potrdila druga pogodbenica.

#### 10. člen

##### VARNOST

1. Pogodbenici ponovno potrjujeta medsebojno obveznost varovanja civilnega zračnega prometa pred dejanji nezakonitega vmešavanja. Pogodbenici bosta še posebej ravnali v skladu z določili Konvencije o kaznivih dejanjih in nekih drugih aktih storjenih na letalih, podpisane v Tokyu 14. septembra 1963, Konvencije o zatiranju nezakonite ugrabitve zrakoplovov, podpisane v Haagu 16. decembra 1970, Konvencije o zatiranju nezakonitih aktov zoper varnost civilnega letalstva, podpisane v Montrealu 23. septembra 1971 in Protokola o zatiranju nezakonitih nasilnih dejanj na letališčih za mednarodno civilno zrakoplovstvo, podpisanega v Montrealu 24. februarja 1988, ko bo ta protokol stopil v veljavo za obe pogodbenici.

2. Pogodbenici si bosta na zahtevo medsebojno pomagali, da bi preprečili nezakonite ugrabitve civilnih letal in druga nezakonita dejanja proti varnosti takih letal, njihovih potnikov in posadk, letališč in navigacijskih naprav ter vsako drugo ogrožanje varnosti civilne zračne plovbe.
  
3. Pogodbenici bosta v medsebojnih odnosih ravnali v skladu z določili Mednarodne organizacije civilnega letalstva o varnosti civilne zračne plovbe, ki so opredeljena v aneksih konvencije, v taki meri, kot ta določila veljajo za obe pogodbenici. Pogodbenici bosta zahtevali od letalskih družb, ki so vpisane v njihovih registrih ali ki opravljajo pretežni del svojih dejavnosti ali imajo sedež na njunem ozemlju, ter od letaliških podjetij na njunem ozemlju, da delujejo v skladu s takimi varnostnimi predpisi.
  
4. Pogodbenici se strinjata, da od navedenih družb lahko zahtevata, da spoštlujeta letalske varnostne predpise, navedene v 3. odstavku tega člena, ki jih zahteva druga pogodbenica za vstop, odhod, oziroma dokler so letala na ozemlju te druge pogodbenice. Vsaka pogodbenica zagotavlja, da se bodo na njenem ozemlju učinkovito izvajali primerni ukrepi za zavarovanje letal in za pregled potnikov, posadke, ročne prtljage, prtljage, tovara in potrošnega blaga, hrane, pijače ipd. pred in med vkrcavanjem in natovarjanjem. Pogodbenici bosta z naklonjenostjo obravnavali vsako drugo zahtevo druge pogodbenice za uvedbo razumnih dodatnih varnostnih ukrepov zaradi neposredne grožnje.
  
5. Ob nezakoniti ugrabitvi ali grožnji z ugrabitvijo oziroma drugih nezakonitih dejanjih proti varnosti letal, potnikov in posadk, letališč ali navigacijskih naprav bosta pogodbenici pomagali druga drugi, s tem da bosta poskrbeli za komunikacije in druge ustrezne ukrepe, da bi se čim hitreje in varno končal tak incident ali grožnja.
  
6. Kadar ena pogodbenica upravičeno meni, da druga pogodbenica ne ravna v skladu s predpisi o varnosti zračne plovbe iz tega člena, lahko pristojni organ za zračno plovbo ene pogodbenice zahteva takojšnje posvetovanje s pristojnim organom za zračno plovbo druge pogodbenice.

11. člen

**TRANSFER PRESEŽKA PRIHODKOV**

1. Na podlagi recipročnosti bo imel določeni prevoznik ene pogodbenice pravico prodajati storitve v zračnem prometu na ozemlju druge pogodbenice za lokalno valuto ali katerokoli prosto konvertibilno valuto, direktno ali preko agentov, v skladu z domačimi zakoni in predpisi.
2. Na podlagi recipročnosti bo imel določeni prevoznik ene pogodbenice pravico zamenjati v prosto konvertibilno valuto presežek prihodkov nad stroški in bo ta presežek lahko prosto transferiral iz države prodaje v domačo državo. V tem neto transferu bodo vključeni dohodki od prodaje prevoznih storitev direktno in preko agentov in od pomožnih dopolnilnih storitev. Če je med državama v veljavi plačilni sporazum, se transferi opravljajo v skladu z določili tega sporazuma in veljavnimi deviznimi predpisi.
3. Določeni prevoznik posamezne pogodbenice bo dobil dovoljenje za tak transfer najkasneje v tridesetih (30) dneh od vložitve zahtevka. Postopek za tak transfer bo v skladu z deviznimi predpisi države v kateri je zaslužek nastal.
4. Vsaka pogodbenica bo jamčila določenemu prevozniku druge pogodbenice na podlagi recipročnosti, oprostitev od taks in davkov na dobiček ali dohodek, ki bo izviral iz opravljanja zračnega prometa.

12. člen

**URESNIČEVANJE PRAVIC IN KAPACITETA**

1. Oba določena prevoznika bosta imela primerne in enake možnosti za opravljanje dogovorjenega prometa, ki je specificiran v prilogi k temu sporazumu.
2. Določena prevoznika obeh pogodbenic bosta opravljala dogovorjeni zračni promet v skladu z veljavnim medsebojnim komercialnim sporazumom. Če takega sporazuma ne moreta doseči, bodo sporna vprašanja predložena organom pristojnim za zračno plovbo obeh pogodbenic v odločanje.

3. Pri opravljanju teh storitev v zračnem prometu mora določeni prevoznik ene pogodbenice upoštevati interese prevoznika, ki ga je določila druga pogodbenica, tako da ne bo neupravičeno ogrožal prometa, ki ga ta opravlja na delu ali celotni progii ali na drugih progah svoje mreže.
4. Kapacitete, ki se bodo zagotavljale v dogovorjenem prometu, bodo povezane s predvidenimi potrebami po zračnem prometu potnikov med ozemljema obeh pogodbenic.
5. Frekvence in rede letenja za opravljanje dogovorjenega prometa bosta sporazumno določila določena prevoznika in jih predložila pristojnim organom za zračno plovbo v potrditev pred pričetkom opravljanja dogovorjenega prometa in najmanj trideset (30) dni preden stopijo v veljavo.
6. Za dodatne lete, ko jih želi določeni prevoznik ene pogodbenice opravljati v dogovorjenem prometu izven odobrenega reda letenja, mora zahtevati predhodno odobritev od pristojnih organov druge pogodbenice. Taka zahteva bo običajno vložena najmanj 3 delovne dni pred opravljanjem takih poletov.

### 13. člen

#### TAKSE UPORABNIKOV IN OLAJSAVE

1. Vsaka pogodbenica lahko uvede ali dovoli, da se uvedejo upravičene in razumne takse za določenega prevoznika druge pogodbenice. Te takse bodo ekonomsko utemeljene.
2. Za uporabo letališč ter drugih služb in naprav, ki jih da na razpolago ena pogodbenica, ne bo določeni prevoznik druge pogodbenice plačati več, kot je treba plačati za domača letala, ki se uporabljajo v rednem mednarodnem zračnem prometu.
3. Nobena pogodbenica ne bo dajala prednosti svoji ali katerikoli drugi letalski družbi pred letalsko družbo druge pogodbenice, ki opravlja podoben mednarodni zračni promet glede postopkov carine, vseljevanja, karantene in podobnih predpisov ali glede uporabe letališč, zračnih poti, storitev zračnega prometa in dodatnih naprav, nad katerimi ima nadzor.

14. člen

**IZMENJAVA INFORMACIJ IN STATISTIČNIH PODATKOV**

Pristojni organi ene pogodbenice bodo na zahtevo pošiljali pristojnim organom druge pogodbenice take statistične podatke, ki bodo lahko potrebni za določitev kapacitete, ki naj jo zagotavlja določeni prevoznik, obseg prometa opravljenega na dogovorjenih progah, kot tudi odhodne in namembne kraje, če se izjemoma opravlja promet v in iz tretjih držav.

15. člen

**DIREKTNI TRANZIT**

Potniki v direktnem tranzitu preko ozemlja pogodbenice in ki ne zapuste območja, ki je na letališču za to rezervirano, bodo podvrženi enostavnejšemu pregledu. Prtljaga in tovor v direktnem tranzitu bo oproščen carinskih prispevkov in drugih taks.

16. člen

**POSVETOVANJA**

1. V duhu tesnega sodelovanja se bosta pristojna organa pogodbenic občasno posvetovala, da bi zagotavljala uveljavitev in izvrševanje določil tega sporazuma in njegove priloge.
2. Taka posvetovanja se bodo pričela v šestdesetih (60) dneh od prejema zahteve za posvetovanja, če se pogodbenici ne dogovorita drugače.

17. člen

**SPREMEMBE**

1. Če ena pogodbenica meni, da bi bilo zaželeno spremeniti katerokoli določilo tega sporazuma, lahko zahteva posvetovanje z drugo pogodbenico. Taka posvetovanja med pristojnima organoma so lahko ustna ali pisna in se bodo začela v šestdesetih (60) dneh od dneva zahteve. Kakršnakoli tako dogovorjena sprememba bo pričela veljati v skladu s postopkom opisanim v 21. členu.
2. Spremembe priloge tega sporazuma se lahko dogovorijo z neposrednim sporazumom med pristojnima organoma pogodbenic.
3. Ta sporazum bo spremenjen tako, da bo v skladu s katerokoli multilateralno konvencijo, ki bi lahko postala obvezujoča za obe pogodbenici.

18. člen

**RESEVANJE SPOROV**

1. Če pride med pogodbenicama do spora glede razlage ali izvajanja tega sporazuma, si bosta pogodbenici najprej prizadevali, da bi ga rešili s pogajanjem.
2. Če pogodbenici spora ne moreta rešiti s pogajanjem, se lahko dogovorita, da bo o sporu odločala arbitraža treh razsodnikov, od katerih vsaka pogodbenica imenuje po enega, ta dva pa skupaj določita tretjega. Vsaka pogodbenica bo imenovala svojega razsodnika v šestdesetih (60) dneh od dneva, ko je po diplomatski poti prejela zahtevo druge pogodbenice o razrešitvi spora na arbitraži. Tretji razsodnik bo določen v nadaljnjih šestdesetih (60) dneh. Če katerakoli pogodbenica ne imenuje razsodnika v predvidenem času, ali če tretji razsodnik ni določen v predvidenem času, lahko vsakā od pogodbenic zahteva, da predsednik Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva določi razsodnika ali razsodnike, ki so v posameznem primeru potrebni. V vseh primerih mora biti tretji razsodnik državlján tretje države in bo deloval kot predsednik arbitraže ter določil kraj, kjer bo arbitraža zasedala. Arbitraža bo sama določila svoje postopke in če bo potrebno zakone, ki jih bo uporabljala.



3. Katerakoli odločitev arbitražnega razsodišča bo obvezujoča za obe pogodbenici, razen če se, ko spor predložita arbitražnemu razsodišču, odločita drugače.
4. Vsaka pogodbenica plača stroške svojega razsodnika. Preostali stroški arbitražnega razsodišča pa se v enakih delih razdelijo med pogodbenicama.
5. Če in dokler katerakoli pogodbenica ne izpolnjuje odločitev arbitraže v skladu s 3. odstavkom tega člena, lahko druga pogodbenica omeji, zadrži ali prekliče katerokoli pravico ali olajšavo, ki jo je odobrila s tem sporazumom pogodbenici ali določenemu prevozniku, ki teh sklepov ne spoštuje.

#### 19. člen

##### REGISTRACIJA

Ta sporazum in vse njegove poznejše spremembe bodo registrirane pri Mednarodni organizaciji civilnega letalstva.

#### 20. člen

##### PRENEHANJE

1. Ta sporazum bo veljal nedoločen čas.
2. Vsaka pogodbenica lahko kadarkoli pisno sporoči drugi pogodbenici, da se je odločila, da odpove ta sporazum. Takó sporočilo bo istočasno poslano Mednarodni organizaciji civilnega letalstva. V takem primeru bo sporazum prenehal veljati ob koncu LATA sezone, vendar ne prej kot dvanajst (12) mesecev po prejemu sporočila, razen če je odpoved sporazumno umaknjena pred potekom tega časa. Če druga pogodbenica ne potrdi prejema sporočila o odpovedi, se šteje, da ga je prejela štirinajst (14) dni po dnevu, ko ga je prejela Mednarodna organizacija civilnega letalstva.

21. člen

UVELJAVITEV

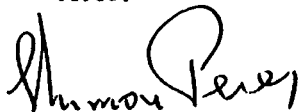
Ta sporazum stopi v veljavo tistega dne, ko bosta obe pogodbenici druga drugo, z izmenjavo diplomatskih not, pisno obvestili, da so izpolnjene njune notranjepravne formalnosti za uveljavitev.

V potrditev tega sta podpisana, ki sta pravilno pooblaščená s strani svojih vlad, podpisala ta sporazum.

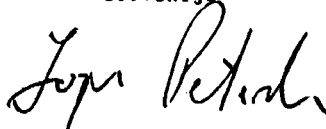
Sestavljeno v ... *Ljubljani* ..... dne ... *16. junija 1993* .....  
kar ustreza.....

v dveh izvornikih v hebrejskem, slovenskem in angleškem jeziku, pri čemer so vsa tri besedila enako avtentična. Ob morebitnem neskladju glede razlage je merodajno besedilo v angleškem jeziku.

Za Vlado Države  
Izrael



Za Vlado Republike  
Slovenije



P R I L O G A

Sporazuma o zračnem prometu med Vlado Države Izrael in Vlado Republike Slovenije o rednem zračnem prevozu med njunima ozemljema.

1. Proge na katerih lahko zračni promet opravlja določeni prevoznik Države Izrael:

Kraji vzletanja:	Tel Aviv
Kraji vmesnega pristajanja:	katerikoli
Kraji v Sloveniji:	Ljubljana
Naslednji kraji:	katerikoli

2. Proge na katerih lahko zračni promet opravlja določeni prevoznik Republike Slovenije:

Kraji vzletanja:	Ljubljana
Kraji vmesnega pristajanja:	katerikoli
Kraji v Izraelu:	Tel Aviv
Naslednji kraji:	katerikoli

3. Določena prevoznika držav pogodbenic ne bosta opravljala prometne pravice pete svobode v/iz tretjih držav, razen če se tako posebej dogovorita. Tak sporazum morajo pred uveljavitvijo odobriti pristojni organi obeh pogodbenic.
4. Katerikoli ali vsi kraji vmesnega pristajanja ali naslednji kraji so lahko po odločitvi določenega prevoznika izpuščeni na kateremkoli ali vseh letih, pod pogojem da se je polet začel ali končal na ozemlju države, ki je prevoznika določila.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République de Slovénie, ci-après dénommés les "Parties contractantes",

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944; et

Reconnaissant l'importance des transports aériens comme moyen de créer et de conserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays; et

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

Souhaitant conclure un Accord, basé sur la réciprocité, pour l'exploitation de services aériens réguliers entre leurs territoires;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, et sauf indications contraires du contexte :

a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de toute modification apportée aux Annexes ou à la Convention, conformément à ses Articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications soient devenues applicables aux deux Parties contractantes ou aient été ratifiées par elles;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de l'État d'Israël, du Ministère des transports, Administration de l'Aviation civile, et, dans le cas de la République de Slovénie, du Ministère des Transports et Communications, Direction de l'Aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à effectuer 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 convenus spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, conformément à l'article III dudit 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;

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

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

g) L'expression "services convenus" s'entend des services aériens internationaux qui peuvent être exploités par des aéronefs pour transporter des passagers, des marchandises et du courrier, conformément aux dispositions de l'Accord sur les routes indiquées;

h) Le terme "tarif" 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'agences et pour d'autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions prévues pour le transport du courrier;

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

#### *Article II. Octroi de Droits*

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

2. Sauf dispositions contraires du présent Accord ou de son Annexe, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante jouit, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants :

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

b) Faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur les routes indiquées, embarquer ou débarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, et aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination de points situés sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien.

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

#### *Article III. Désignation des Entreprises et Permis D'exploitation*

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien pour exploiter, entre les territoires des deux pays, les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante accorde sans retard, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, le permis d'exploitation voulu à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes a le droit de refuser d'accorder le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article ou de le soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée, des droits précisés à l'article II du présent Accord, lorsqu'elle n'a 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 de transport aérien a dûment été désignée et a reçu le permis d'exploitation, elle peut commencer, n'importe quand, à assurer les services convenus, à condition qu'un tarif établi selon les dispositions de l'article VI du présent Accord soit en vigueur pour lesdits services.

#### *Article IV. Annulation ou Suspension des Droits*

1. Chacune des Parties contractantes a 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 de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

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

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

c) Si l'entreprise de transport aérien 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 les 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 n'est fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### *Article V. Exemption de Droits de Douane et autres Taxes*

1. Chacune des Parties contractantes exonère, sur la base de la réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, et cela dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres droits ou impositions nationaux sur les fournitures, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris le tabac, les boissons, 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 de transport aérien dé-

signée 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'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent article lorsqu'ils sont :

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

b) conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien 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 de transport aérien 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 sur le territoire de ladite Partie contractante.

Le matériel mentionné aux alinéas a), b) et c) ci-dessus est placé sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

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

4. Les exonérations visées au paragraphe 1 du présent article sont également accessibles à l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes qui a conclu des arrangements avec une autre entreprise bénéficiaire des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante, pour le prêt ou le transport 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 de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à un niveau raisonnable, qui tient dûment compte de tous les facteurs à prendre en considération, notamment les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien. Les Parties contractantes considèrent 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 sont, si possible, établis d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes, après consultation avec d'autres entreprises de transport aérien qui desservent tout

ou partie de la même route et, lorsque cela est possible, ledit accord est conclu en ayant recours aux mécanismes 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 sont proposés à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 60 jours avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Toutefois, ce délai peut être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Cette approbation peut être expressément donnée. Si aucune des autorités aéronautiques ne fait opposition dans les 30 jours suivant la date de la proposition déposée, conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés approuvés. Si le délai de proposition est réduit, comme le prévoit le paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent décider de ramener à moins de 30 jours le délai d'opposition.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai applicable conformément au paragraphe 4 du présent article, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre son opposition à l'application d'un tarif convenu, conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout État dont elles peuvent 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 est réglé conformément aux dispositions de l'article XVIII du présent Accord.

7. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, la validité d'un tarif n'est pas prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de 12 mois après la date normale de son expiration.

8. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes veillent à ce que les entreprises de transport aérien désignées se conforment aux tarifs approuvés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, et qu'aucune des entreprises n'accorde, directement ou indirectement, des remises sur ces tarifs.

#### *Article VII. Représentation et Activités Commerciales*

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes est autorisée, sous réserve de réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel d'exécution chargé des activités commerciales et techniques, nécessaire pour l'exploitation des services convenus. Ces agents peuvent être choisis selon les besoins parmi les ressortissants de l'une des Parties contractantes ou des deux.

2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ses besoins en personnel peuvent être satisfaits par ses propres employés ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien 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 sont 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 accorde, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis ou visas de travail nécessaires et les autres documents similaires aux représentants et aux membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

#### *Article VIII. Application des Lois et Règlements*

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation internationale ou à l'exploitation de ces aéronefs sur son territoire, sont applicables à l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à son entrée sur ledit territoire, pendant son séjour ou à son départ de ce dernier.

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 doivent être respectés par l'entreprise de transport aérien 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 dernier.

#### *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 sont reconnus valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions auxquelles ces certificats ou permis ont été délivrés ou validés sont 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 contractante.

#### *Article X. Sécurité*

1. Les Parties contractantes réaffirment 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 conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, lorsque ledit Protocole entre en vigueur pour les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes se prêtent 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 de toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties; elles exigent 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 son territoire. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considère 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 produit un incident ou que plane 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'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident et à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie contractante a 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 peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

#### *Article XI. Transfert des Excédents de Recettes*

1. Sur la base de la réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a toute latitude pour vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou dans une monnaie librement convertible, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent, conformément aux lois et règlements nationaux respectivement applicables.

2. En application du principe de réciprocité, les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toute latitude pour convertir en devises librement convertibles l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses et de transférer ce montant du territoire de ventes vers le territoire de leur pays d'origine. Ces transferts nets qui compren-

ment le produit des ventes effectuées, directement ou par l'intermédiaire d'un agent, de prestations de transport aérien et celui de services connexes supplémentaires, sont effectués conformément aux dispositions de l'accord de paiement en vigueur entre les deux pays, s'il en existe un, et aux règlements applicables en matière de change.

3. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes se voient accorder les autorisations de transfert dans un délai de 30 jours au maximum, suivant le dépôt de leur demande. La procédure appliquée pour ces transferts est conforme aux règlements de change du pays dans lequel les recettes sont encaissées.

4. Chacune des Parties contractantes exonère l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous impôts et taxes sur les bénéfices ou revenus tirés de l'exploitation des services aériens.

#### *Article XII. Capacité de Transport*

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

2. L'exploitation des services convenus doit faire l'objet d'un accord commercial entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes. Si elles ne parviennent pas à s'entendre, les différends sont soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3. En exploitant les services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante doit prendre en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas préjudicier indûment aux prestations que cette dernière assure sur toute ou partie des mêmes routes ou sur d'autres routes de son réseau.

4. La capacité de transport accordée à l'entreprise de transport aérien désigné pour les services convenus dépend étroitement de la demande estimée de transport aérien de passagers entre les territoires des Parties contractantes.

5. La fréquence et les horaires des vols pour l'exploitation des services convenus sont arrêtés d'un commun accord entre les deux entreprises de transport aérien désignées et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques avant l'exploitation des services convenus et 30 jours au moins avant leur entrée en vigueur.

6. En ce qui concerne les vols supplémentaires qu'une entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes souhaite assurer dans le cadre des services convenus, en sus de l'horaire de vols approuvé, l'accord des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doit être préalablement obtenu. Dans de tels cas, la demande doit être faite au moins 3 jours ouvrables avant que le vol ait lieu.

#### *Article XIII. Redevances d'Utilisation et Facilitation*

1. Chacune des Parties contractantes peut imposer ou autoriser la perception de charges justes et raisonnables à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante. Ces charges sont calculées en fonction de critères économiques éprouvés.

2. Les charges afférentes à l'utilisation d'aéroports et autres équipements de navigation aérienne et aux services offerts par une Partie contractante à l'entreprise de transport désignée de l'autre Partie ne sont pas plus élevées que celles acquittées par des entreprises de transport aérien nationales pour des services internationaux réguliers.

3. Aucune des Parties contractantes n'accorde à ses propres entreprises de transport aérien ou à d'autres, quelles qu'elles soient, la préférence sur une entreprise de l'autre Partie contractante, qui assure des services internationaux similaires en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres dispositions similaires, ou l'utilisation des aéroports, des couloirs aériens et des services de contrôle de la navigation aérienne ou des autres équipements apparentés sous son contrôle.

#### *Article XIV. Échange d'Informations et Statistiques*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les informations statistiques dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour déterminer la capacité de transport assurée par l'entreprise de transport aérien désignée, le volume du trafic transporté sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination du trafic sans escale, dans le cas de transports exceptionnels à destination ou en provenance de pays tiers.

#### *Article XV. Trafic en Transit Direct*

Les passagers en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes, qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne font l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et des autres taxes similaires.

#### *Article XVI. Consultations*

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

2. Ces consultations débutent 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 du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui se dérouleront entre les autorités aéronautiques, peuvent s'effectuer oralement ou par correspondance et débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entrent en vigueur conformément aux dispositions décrites à l'article XXI.

2. Des modifications peuvent être apportées à l'Annexe au présent Accord par entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes.

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à un tribunal de trois arbitres, dont un nommé par chacune des Parties contractantes et le troisième désigné par les deux premiers choisis. Chacune des Parties contractantes désigne son arbitre dans les 60 jours qui suivent la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre par la voie diplomatique une demande d'arbitrage du différend et le troisième arbitre doit être désigné dans les 60 jours qui suivent. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, désigner un ou éventuellement des arbitres. Dans tous les cas, le troisième arbitre, qui doit être ressortissant d'un État tiers, préside le tribunal et décide du lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrête lui-même son règlement intérieur et, si nécessaire, décide de la procédure applicable.

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

4. Chacune des Parties contractantes assume les dépenses de son arbitre. Les autres dépenses du tribunal arbitral sont 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 peut, 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 ou à l'entreprise de transport aérien défaillante.

#### *Article XIX. Enregistrement*

Le présent Accord et toutes modifications qui y seraient apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article XX. Dénonciation*

1. Le présent Accord est valide pendant une période indéfinie.

2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment signifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Sa notification doit être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord devient caduc à la fin d'une période saisonnière de l'OACI, mais au moins 12 mois après la date de

réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification 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 est 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 entre en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifié par écrit, par l'échange de notes diplomatiques, l'accomplissement de leurs formalités internes requises à cet effet.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Ljubljana, le 16 juin 1993, qui correspond au 27e Sivan, 5753 en deux exemplaires originaux, chacun en langues anglaise, slovène et hébraïque, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :  
Le Ministre des affaires étrangères,  
SHIMON PERES

Pour Le Gouvernement de la République de Slovénie :  
Le Ministre des affaires étrangères,  
LOJZE PETERLE

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN CONCLU ENTRE LE  
GOUVERNEMENT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE  
DE SLOVÉNIE CONCERNANT LES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE  
LEURS TERRITOIRES

1. Routes sur lesquelles l'entreprise de transport aérien désignée par l'État d'Israël peut assurer des services aériens :

Point d'origine : Tel-Aviv

Points intermédiaires : Tout point

Point de destination : Ljubljana

Points au-delà : Tout point

2. Routes sur lesquelles l'entreprise de transport aérien désignée par la République de Slovaquie peut assurer des services aériens :

Point d'origine : Ljubljana

Points intermédiaires : Tout point

Point de destination : Tel-Aviv

Points au-delà : Tout point

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes n'exerceront pas les droits de trafic de 5<sup>ème</sup> liberté à destination de pays tiers ou en provenance de ces derniers, à moins qu'elles conviennent mutuellement du contraire. Ces accords doivent être approuvés par les deux autorités aéronautiques avant leur entrée en vigueur.

4. Les entreprises de transport aérien désignées pourront omettre un ou plusieurs points intermédiaires ou un ou plusieurs points au-delà de leur territoire sur un ou sur la totalité de leurs vols, à la discrétion de l'entreprise de transport aérien désignée, à condition que le point de départ et le point d'arrivée des services se trouvent sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise.

