

**No. 35864**

---

**Israel  
and  
Ukraine**

**Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the  
Government of Ukraine (with annex). Jerusalem, 12 January 1993**

**Entry into force: 17 September 1995 by notification, in accordance with article XXI**

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations: Israel, 21 July 1999**

---

**Israël  
et  
Ukraine**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le  
Gouvernement d'Ukraine (avec annexe). Jérusalem, 12 janvier 1993**

**Entrée en vigueur : 17 septembre 1995 par notification, conformément à l'article XXI**

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Israël, 21 juillet 1999**

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF UKRAINE

The Government of the State of Israel and the Government of Ukraine (hereinafter 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 Ukraine and Israel and to continue to the fullest extent the international cooperation in this field; and

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories;

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 Ukraine, the Minister of Transport, and in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, or in both cases any person or body duly authorised to perform any functions exercised by the said authorities;

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

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

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

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

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

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

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 scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

2. Unless otherwise specified in this Agreement or in its Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

- a. To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b. To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- c. While operating an agreed service on the specified routes, to embark and disembark in the other Contracting Party's territory, at the points specified in the Annex of this Agreement, passengers, cargo and mail coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline; and

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

*Article III. Designation of Airlines and Operating Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating , 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 authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it fulfills the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article II of this Agreement in any case when the said Contracting Party is not satisfied that sub-

stantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VI of this Agreement is in force in respect of those services.

*Article IV. Revocation or Suspension of Rights*

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

- a. In case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- b. In case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- c. In any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.

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

*Article V. Exemption 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 possible 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 in paragraph 1 of this Article:

- a. Introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- b. Retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;

c. Taken on board 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 I 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 if possible be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other appropriate international rate fixing mechanism for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the 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, endeavour 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 twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

#### *Article VII. Representation*

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

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of other organization, company or airline operating in the territory to 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.

Each Contracting Party undertakes to ensure that the respective designated airline of the other Contracting Party is provided with a suitable office and facilities required for its operation, in order to facilitate without undue delay the operation of the respective airlines of the Contracting Parties.

#### *Article VIII. Application of Laws and Regulations*

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

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

*Article IX. Recognition of Certificates and Licences*

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

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

*Article X. Security*

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provision 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.

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, subject to appropriate authorizations and 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 transfer from the territory of sale to their home territory this excess of receipts. Included in such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers within at most (30) days of application. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.

4. The airline of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the airlines of the Contracting parties shall receive priority of transfer similar to that of the other Contracting Party's imports.

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

*Article XII. Capacity*

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

*Article XIII. Facilitation*

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

*Article XIV. Exchange of Information and Statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity 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 a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

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

*Article 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 these negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the

President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.

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

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

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

*Article XIX. Registration*

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

*Article XX. Termination*

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

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

*Article XXI. Entry into Force*

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

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments have signed the present Agreement. Done in Jerusalem, this 12th day of January 1993 which corresponds to the 19th day of Tevet 5753 in two original copies in the

Hebrew, Ukrainian and English languages, all three texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

SHIMON PERES

For the Government of Ukraine:

KLIMPUSH

ANNEX

to the Bilateral Air Transport Agreement between the Government of Israel and the Government of Ukraine 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, Eilat

Intermediate points: Any point

Point of destination: Kiev, Odessa

Points beyond: Any point

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

Point of origin: Kiev, Odessa

Intermediate points: Any point

Point of destination: Tel-Aviv, Eilat

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.

כיסוף

לאחסם להובגה אוירית בין ממשלה מרינה ישראל וממשלה אוקראינה  
שֶׁ הובלה אוירית סוריה בין שֶׁה ארצותיהם.

נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי תעופה על-ידי מובלעת האוירית המועדר  
של יסודן:

נקודות מוצאת: תל-אביב, אילת

נקודות הבויריות: כל נקודה

נקודות העיר: קריון, אודריה

נקודות טעבָּר לאוקראינה: כל נקודה

נתיבים שכחן ניתן להפעיל שירותי תעופה על-ידי מובלעת האוירית המועדר  
שֶׁ אוקראינה:

נקודות הלאום: קריון, אודריה

נקודות הבויריות: כל נקודה

נקודות הנען: ח-אביב, אלת

נקודות טעבָּר לישראל: כל נקודה.

מובלעת האויריות המועדרת של הצדדים הבלתי-רלוֹן לא יפעלו זכויות  
חוופְּתִמְשֵׁי אל ארציהם לשישיות ומהן, וזאת אף יוסכם בינויהם אחורית.

הסכם כאמור מעוגן אישור מצד ושוות החנופה של שני הצדדים לפני  
מיומם.

נקודות בניין או נקודות טעבָּר, ניתן לדרג עליהן, כולן או מקצתן,  
במהלך כל תקופה או מקצתן, כפי הנראה למובלעת האוירית המועדר, ובגלבד  
שירותים יתלוֹן  
או יתחיימו בשלוח ארצו של הצד שקבע את המובלעת האוירית.

١٩

ד' ט' ס

השכט זה, לרבות היפויו בזבוב, וכן חילופי אינגרות דיפלומטיות, יידרשמו אצל הארגון הבינלאומי למתווה אזרחית.

סניף 20

א'ז

הפרק ו' יראה מטה פלסטין מטבח רומי מוג'טן

ככל יותר מעדיריהם הפתוחרים רושאי, בכל זאת לאסרו על המתќשח האחד הוודעה בכתוב על הלחטונו להביא את החכסן לידי נמר. הוודעה כאמור תונבר בעת ובונגע אחות לארגון הברג'אנלזומי לעתופה אורהות. בראשה זה יתנייח החכסן והוא רצוי ההתקשרות האחד, ווילא אם נקווין לאחד ארץ קבלת הוהונע על ירי' יוס, בסוכנותה דודית, וכן לתוך תחת קופה זוות. בנהדרו הוהונע היה לאין-רשותו של המתќשח האחד, והחשך הוהונע כאילו לאתעפיה ארבעה שער יוס לאחד קבלת הוהונע על ירי' הארגון הכריזואטם כאילו לאתעפיה אורהות.

21

השם זה יכנס לתוך תאריך שבו יודיעו בני הצדדים המתוארים. וזה גוזה במכב בחלופי אגרות-דייפלומטיות כי מלוא דרישותיהם הופיעו של נס אן ג'רני רוכינה מלונט.

ולצדיה על נס חתמו והחותמו מטה, שהוסמכו לכך כדי איש עלי-ירדי  
סמללו, על הסכט זה.

**ב- ייחודי ביתו י- מגדה החשנו-** שהנו ה- 12 בז'ואר 1993 עוקץ מוגר, בPsi חיבורת, האזקאנריה והאנגלית וצולתה הנודעים דין, נסקרה של הגדי פרטנות יכירע הנוטוא האנגלי.

בשם ממשלה אוניברסית

בשפט ממשלה אוקראינית

ב-ט' ירושלים מדריכת ישראלי

סעיף 17

שינויים

1. סבור אחד הצדדים המתקיירים כי וצוי לשנות הוראה מהווארה הסכם, רשיין הוא לבקש התיעצויות עם הצד המתקיים الآخر. התיעצויות כאמור בין דשויותיהם יובילו שיתנו בדרכיהם או בהתוכבוחה, וכן יחולו תוקף רוקז זמן של 60 יום ממועדrick הקשה. הסכם כך על שינוי כלשהו, יכנס והשינוי zalookף לאחר אישרו בתלווי אגרות דיפלומטיות.
2. שינוי בנספח להסכם זה יכול שיישמו בהסכמה ישירה בין דשוות התעופה המוסמכת של הצדדים המתקיירים, ויושרו כמפורט דיפלומטיות.
3. ההסכם יחולק באופן שיהיא לככל אמנה רב-צדדי העשויה לחייב את שני הצדדים המתקיירים.

סעיף 18

יישוב מחולקות

1. התעורה מחולקת בין הצדדים המתקיירים בעניין פירוטו או החלתו של הסכם זה, ישוללו חיליה הצדדים המתקיירים ליישר במשה-ומתן.
2. לא הנינו הצדדים המתקיירים לכל הסכמה במשה-ומתן, רשאים הם להנביר את המחלוקת בכיה-דין של שולמה בורדים, מהם ימוננה אחד עלי-ידי כל צד מתקיים, והשלישי על-ידי שני הצדדים. כל צד מתקיים יינה בדור בדור ותוקפה של 60 יום ממועדrick קבלתה על-ידי כל צד מתקיים של הודהה ב责任人ות הריפלומטיים המכונת בנסיבות מחולקה, ואילו הדור ושלישי ימוננה בתוך תקופת נספח של 60 ימים. קטרה ירו של אחד הצדדים המתקיירים למונוח בדור בתוך תקופת האמור, שלא לא מונח הכהן בדור בתוך תקופת האמור, יכול כי יתבצע נשיא הארגון הכנלאומי לתהועפה אודחית לבנות בדור או בדורות, לא ממלחה. ככל מקהה היה כבודה הפלישיר אודח מדרגה שלישית, יטעה כישוב-ראש בית-הדין וירכע את מקומו, הבודאות. בית-הדין לנדרות יקבע את סדרי הדין של, ואם נחוץ, יחליט איזה דין יחול.
3. כל אשד יפסוק בית-הדין לבוררות יחויב את שני הצדדים המתקיירים, בלתי אם ייחלו אחות בשת השבות המחולקות אל בית-דין לנדרות.
4. הוצאות בית-הדין יחולקו שווה בשווה בין הצדדים המתקיירים.
5. לא מילא אחד הצדדים המתקיירים אחריו החלטה נזונה בהתאם לס'ק 3 לסעיף זה, רשיין הצדדים המתקיירים לאחר מכן, למונה או לפחות זכויות או זכויות-יתור שהניגק מכות הסכם זה לצר המתקייר המשפט, או למוביל האוירוי המוגעד שלא אחר המחלוקת.

שם צד מן הצדדים המתקשרים לא יתן עדיפות למוביל שלו או לכל מוביל אוידי אחד על-פני מוביל אוידי העוסק בשירות תעופה בינלאומי בינהם ודברים של הצד המתקשר האחד בהזאת תקונתו בענייני מס, הנירה, הסגר וכדומה, או בשימושו בנמלי תעופה, נחיבי אויר, שירותים לחכורה אוירית ומתקנים הקשורים לכך אשר בשליטהו.

סעיף 14

זילופי מידע וסטטיסטיקה

הרשויות התעופה של כל צד מתקשר יספקו לרשותות התעופה של הצד המתקשר الآخر, לבסוף, מroud סטטיסטי, בכל אשר יירשות באופן סביר לקביעת הקבוצת אשמור לפוק המוביל אוידי המועוד, כמות התנועה הובלת בשירותים המוכרים, וכן מזאה ויעור של תנועה ללא חנייה-כינויים, מקום שהוא כוללת באורך יוצא מן הכלל גם תנוצה מארצות שלישיית ואילו.

סעיף 15

מעבר ישיר

ונסער במעבר ישיר דורך שדה ארצוי של צד מתקשר, שאנו יוציאו מתחום נמל התעופה השמור למשה 11, יהיו זמינים להזקה בביבורת, בכודה ומטון במעבר ישיר יהיו פטוריים מהיטלי מס ומטלים אזרחיים.

סעיף 16

תתי-ענקיות

1. הרשות התעופה של הצדדים המתקשרים יהיינטו זו וזו כפניהם בפעמי ברוח של שיתוף פעולה הורק, מתחר כוונה להבטיח את ביצוען של הוראות הסכם זה וניטפחו, ולשם קיומן באורך המניה את הרות.
2. החיישות כאמור יחלו תוך פרק זמן של ששים (60) יום מחרairן לקבלתה של בקשה כאמור, צויתם אם הכך מוקדים המתקשרים אחרות.

סניף 12

הפעלת זכויות וקיובלות

- למובילים הוא יורים המיעדים מוחה הורמות הוננת ופונה להפעיל את השירותים המוכנים מפותח ניסיך זאמס.

שנה שהוא מפעיל את הפירוטים המוכנים, ביא המוביל האורי המיעדר של כל צעד מתקשו כשבו את עניינו של המוביל האורי המיעדר של הצד המתפרק האחד, כדי לא לפגוע שלא לעורך בשירותים שספק האחדון באותו נחיב, יכול או מקומו, או נתביבים אדריכליים הכלולים בוישתו.

הקבול שמשמעותם המוכנים על ידי המובילים האוריים והיודרים מתבונן תוך זיהוי הרואה לרישות הציבורי המשערות לתמברורה אוירית בין מובילים אחדים של הגדרות המתפרקם. קיובות זו חוויקת עיקרונו משווה בין מובילים אחדים רמיינדרים רמיינדרים של הצדרים המתפרקם, וזלט אם הופסם אחרת.

תדייריות ולוחות-זימים להפעלת הפירוטים המוכנים יקבעו תוך הסכמה הורית בין שני המובילים האוריים המיעדרים ווינגן לאישור דשויות המשועפה לפחות 30 ימים לכונסתם לווקף. לא ניתן להציג הסכם כאמור בין המובילים המיעדרים, יוענד העניין לרשויות המשועפה של הצדרים המתפרקם.

הסכם משוחרר בין שני המובילים האוריים המיעדרים יידרש כתף הפעלתם של הפירוטים המוכנים. הסכם משחרר זה יונש לאישור רשות המשועפה של הצדרים.

סעיף 13

הקלות

1. כל צד מוגדור רשי או חתסיל או לדחות לחתול היסלים הוגנים וסבירים, לשימוש נגמלה-טבורה ומתני תנועה אדירה, ובכבד שיטות אלה לא יהיה נורא מלא עשויים מוביילים אחרים בשירותי תעופה ביזואומרים דומים.

2. כל צד מקשר יעודד היצירויות בין הגופים המוטבים של והפטונים על נכיית הטיטלים בין המוביילים הזריריים המונחים המשותפים לשירותים ומתקנים, ומוקט טנשטי, באמצעות התגויים הציגים את המוביילים האזריריים. ניתן סכירה מלהמשכים לבני העצום לשינויים ביחס לטיטלים, כדי לאפשר להלכידם את האנטוורטוס בברם יבצעו השינויים.

כל אחד מהצדדים המתחשרים מכך כי ניתן לדורש מאוחם מפעליים של כל ציס לקיים את הוראותיו ביחסו התעופה והמתקשרות בס"ק 3 לעיל, הנדרשת על-ידי הצד המתחשר לאחר מכן לאפשר ארצו של הצד המתחשר الآخر, יציאה ממנו או שייריה בו. כל צד מתחשר יטיח את ישותם בוגען של אמצעים קהילתיים בזרע שיח אציו כדי לגורן על כל היפות וכדי לבזוק נסעים, אנשי צוות, כבאות יד, כבודה, מסען וציוד כל-טיש, וכך עגליה או טעינה ובמלחכה. כל צד מתחשר יחו גם השוואת-לכ אווהות לכל כקשנו מן הצד המתחשר ולאחר מכן אמצעי בטחון מיוחדים ספרדים וכוכב אירופ מסויים.

במקרה של חקירות או איום בתקricht של תפיסה בלתי חוקית של כל מיש אורהיים או של מטענים בלתי-חוקיים מחדלו נגיד בטענה של כל מיש אלה, נסעיםיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה או מטען נעד לטיישה, סייעו הצדדים המתחשרים זהה לקללה תברוכת ובאטנטיות תומכיהם אחרים הנודרים להבאי לסיסוס מהיר ובבטוח של תקרית או איום בתקricht אמרור.

מקום שיש גאה הצדדים המתחשרים טיבות סכירות לחושך כי הצד המתחשר לאחר זהג המהואות ברור בטעון התעופה כמפורט בעניף זה, דרישות רשותה התעופה של אותו צד מתחשר לדוש התיעשוויות מיריריה עם רשותה התעופה של הצד המתחשר الآخر.

#### עמוד 11

#### הכרת עופרי הקבוציות

וחר שפיראה על עיקרונו הדדיות, היה המוביל האוירי המזעיר של אחד הצדדים המתחשרים חופשי למכור שירותו הוביל אירית בשיח דעתו של הצד המתחשר الآخر במסען מוקם או כל מטבח הגינה להמהה באופן דופשי, במישרין או באמצעות טוכן, בכפוף להרשאות מתאימות ובהתאם להווים ולתקנות ולהואים השייט בשתי הארץות.

חר שפיראה על עיקרונו הדדיות, היה המוביל האוירי המזעיר של הצדדים המתחשרים חופשיים למחריר למסען בו-הרמה באופן חופשי את עודף הקבוציות על ההואות ולהעכדו משחה ארץ המכירה אל שיח ארעם הס. בסכום הנטו של הנברות כאמור ייכללו הכנסות ממכירתו שנעשו במישרין או באמצעות טוכן של שירותו, ושדרויס מסונפים נזומים, והашלאות ייפורעו בהתאם להוואות הסכם המשלומיים שבתוכם. בין שני הצדדים, מקטש שנחתם הסכם כאמור, ולתקנות המסען היחסיות.

המובילים האויריים של הצדדים המתחשרים יקבלו אישור להעכבות כאמור לכל הרוחר במשך 30 יומם מחריר ובתקשה. הנוהל לנברות כאמור ייאנה בתקנות מסען ור' החקיפות באין שבה ניצמות והננה.

המובילים האויריים של הצדדים המתחשרים יהיו חופשיים לצבע את העכבה בפועל על שם קבלת אישור. מקטש שאית ניון, מסיבות טכניות, לצבע העכבה כאמור לאלהר, יקבלו המוביילים האויריים עדיפות בהעכבה השווה לו של יבוא הצד המתחשר الآخر.

כל צד מתחשר ינעיק למוביל האוירי המזעיר של הצד המתחשר الآخر, על יוזר של הרדיות, פטור ממסים והוילאים לוגים על רוחחים או הכנסות הנזומות מהפעלים של שירותו התעופה.

.4

.5

.6

.1

.2

.3

.4

.5

סעיף 9

הכרת תעוזות ורישונות

1. מעוזות בדבר כושר אויריו, מעוזות הסמכתה ורישוניות שהוצעו או שקיבלו את חוקופס על-ידי אחד הגוזדים המתוקריים ומגוזרים עירין בתקופם יוכרו כבנלי חוקף חוקי, על-ידי ה策 המתחזר האחר לשם הפעלה השירותים המוסכמים, ובכך שדרירותות שליהו הוצעו מעוזות ורישונות נאדור או קיבלו את חוקופס הנהן פשות ערך למקני המינויים שנשווים לקובע בהאמם לאמנה, או עוזות עליהם.
2. כל אחד מהצדדים המתוקריים שמור לעצמו את הזכות לסרוב להכיר בתקופותן של מעוזות הסמכתה ורישוניות שהוענקו לאזרחיו על-ידי ה策 המתחש האחר, לצורך טישה טל גשם האצז הואה.

סעיף 10

בוחן

1. הצדדים המתוקריים מאשרים מהרשות את מהייבותם ההודריה להגן על בוחן המועופה האזרחית פפני ממשי התרומות בלתי-חווקית. הצדדים המתוקריים יקבעו במינוחם לפועל בהתאם להוראותיהם של האמנה בדבר עבירות ומשעים מסויימים אחדים מוכרצניים כלבי טיס, שנחמתה בסוגיו ביום 14 ספטמבר, 1963; האמנה בדבר דרכו פרישה בלתי-חווקות של כלבי טיס, שנחמתה בהרג ביום 16 דצמבר, 1970; האמנה בדבר דרכו מעשים בלתי-חווקיים נגד בטיחות המועופה האזרחית, שנחמתה במונטיריאול ביום 23 ספטמבר, 1971; והפרוטוקול בכרך דרכו מעשי אי-ציותות בלתי-חווקים במלוי אורך המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטיריאול ביום 24 נובמבר, 1988.

2. הצדדים המתוקריים יושיטו זה לזה, על-פי גישתו, את כל העוזרה הנחוצה למימוש מעשי היפוי בלתי-חווקות של כלבי טיס אזרחית ומשעים בלתי-חווקיים אחרים נגד בטיחותם של כלבי טיס כאמור, נסעהם ואנשי צוותם, נמי תעופה ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על בוחן והתעופה האזרחית.

3. הצדדים המתוקריים יפעלו, ביחסיהם ההודריים, בהחאה להוראות בוחן המועופה שנקבעו על-ידי הרגון הבינלאומי, להמעופה אזרחית ווועדו כנספחים לאמנה לכל שאוthon הוראות בוחן יישות לבני הצדדים; הם יDSLו כי מפעלייהם של כלבי טיס הרשותם איצל או מפעלי כלבי טיס שמדובר עסוק הרשי או מקטן מגורייהם הקבוע מצו' בשמה ארץם, ומפעלייהם של נמלים תעופה שכשחה ארץם ינהנו בהחאה להוראות בוחן התעופה האזרחית.

סעיף 7

ו'יצור

- .1. המוביל האויר או המוביל של אחד הצדדים המתפקידים יורה, על בסיס של הדריות, להחוייק בשחש ארציו של הצד והתקשרותו לאחר נציגים וسجل מסחרי, הופיעו ותכוי, כנדש להפעלה השותה ומושכים. טגל זה יבהיר מוחך אודחי אחד גבאים, או שנייהם, לפני היצור.
- .2. דרישות כאמור באשר לסגל, יכול שיסופקו, לפי הנוראה למוביל האויר או מובילו, באיכות חבר עובדיו או שיושם בשירותו אגנו, חברה או מוביל אויר אויר, הופיעו בשחש הארץ הצד התקשרותו אחר, ומושכים לבצע שירותים כאמור בשחש ארציו של אותו צד מתפרק.
- .3. הנציגים וسجل העוברים יהיו כפופים ל萌וקים ולתקנות התקפים אצל הצד התקשרות האזרה, ועל בסיס החקוקים והתקנות האזרות, חוץVIC מיער, יונiq כל צד מתפרק על בסיס הרשות, הייחוי עבורה, אשרות תעסוקה או טסמייט אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המאוכרים בפרק 1 לטעף זה.
- כל צד מתפרק יdag לך כי המוביל האויר המוביל של הצד התקשרות האזרה יכנל מחד מתחאים ותחנים הרושים לפועלתו, על מנת להקל על פועלתו המובילים האויריים של שני הצדדים המתפקידים ללא יעכובים יתרים.

סעיף 8

חולמת חזוקים ותקנות

- .1. חזוקו ותקנותיו של כל צד מתפרק, המסדרים את כנישתם לשחש ארציו או יציאתם ממנה של כל סיס הופיעים בסיס בינהו, או הקסורים להפעלה אותם כל טים, כל עוד מזויים הם בשחש ארציו, יהולו על כל הטיס של המוביל האויר, המוביל של הצד התקשרות האזרה, בכניותם ושתייתם בשחש הארץ האמור, ובצאתם ממנה.
- .2. חזוקו ותקנותיו של כל צד מתפרק הנוגעים לכניותם אל שחש ארציו, שהייהם ומעברם בו, ויציאתם ממנה של נושאים, צוות, כבודה, מסען ודואר כל טים, לרבות קינותם בבד כנימה ויצאה, נגירה, דרכוניות, מכם, מסכני ובריאות, יקווינו בידי המוביל האויר שאל כל צד מתפרק עם כניותו ?שחש ארציו של הצד התקשרות האזרה או יציאתו ממנה, ובעת שהייתו

.ב.

הפטוריות המונענקיות על-פי ס"ק 1 לטעיף זה ינתנו נס כאשר המוביל האוריינטלי צד מתקשר אחד כרת חוצה עם מוביל אוריינטלי אחר, לשם הלוואה או הנבראה לשמה ארצוי של הצר המתקשר האחד של פריטים המפורטים בס"ק 1 לטעיף זה.

תעריף 6

טעיף 6

תעריפים

1. התעריפים אשר ייגבו על-ידי המוביל האוריינטלי המווער של צד מתקשר אחד עבורי הוגלה אל שטח ארצץ הצהיר המתקשר האחד זטמו ראיי כי ייקבעו בוטוח סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הנורומים הנוגעים בדבר, לבבות הוצאות הפעלה, רוזח סביר וועריפיות של מובילים אוריינטלים אחרים. הצדדים המתחשרים יראו כבאיים - קבילים טעיריים חזומים או פליליים גבויים טואן נציג או מבאים והם נצליח לדעתם של עדותם שילטה, או נוכחים באופן מלאכותי בגין סוכנויות ממשיתם ישירה או עקיפה.

2. התעריפים המזוכרים בס"ק 1 לטעיף זה, יוסכם עלייהם בין המובילים האוריינטליים והוועיס של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייחסותם מובילים אוריינטלים אחרים הושווים בדרום, כו"ז או מטהו, והסכם כאמור יושג, כל איזה שאפשר, אגב שימוש בנווהי האיגוד הבינלאומי תובלה אירית או בכל מנגנון בינלאומי אחר לקביעת מדיריט, כרי' לחשב את התעריפים.

3. התעריפים שהוועס עליהם כך יוגש לאישור רשותה המונעת לוגה. במרקם מיוחדים מינוחים ניתן לקץ פרק ומין זה, בכפוף להסתמת הרשוויות האמורויות.

4. אישור זה אפשר לתיתן במפורש. לא הבינה שום רשות מעופת או-הסכמה תוך 30 ימים מחריך ההגהה, בהתאם לס"ק 3 לטעיף זה, ימשכו תעריפים אלה כאמור. אם קוצץ פרק הוועס לוגה, כפי שנקבע בס"ק 3, רשויות רשותה החנופה להסכימים כי פרק הזמן שבו יש להודיע על אי-הסכמה יהיהפחות מאשר 30 ימים.

5. לא יכולו להוכיח על תעריף ביחס להווארות ס"ק 2 לטעיף זה, או מסורה רשות מעופת אחת, בتوز פרק הזמן שיתן להחיל ביחסם למ"ק 4 לטעיף זה, לשותת מתגעה אחורית הוועס נ"א-הסכמה גלויה ובלשון שוטכס עלינו בהקלם להווארות ס"ק 2, ישמלו רשותה החנופה של שני הצדדים המתקשרים לבקש את התעריף ביחסם והדריך, לאחר היעשנותם רשותה החנופה של כל דמייה שטמאו? נכנן להחוشب בעניצה.

6. לא יכולו רשותה החנופה להסביר על תעריף שהונש להם בהתאם לס"ק 3 לטעיף זה, או על קביעת תעריף מכופס בס"ק 5 לטעיף זה, חיושכ המחלוקת בהתאם להווארות טעיף 18 להסכם זה.

7. תעריף שנקבע ביחס להווארות טעיף זה יישאר ביחסו עד אשר ייקבע תעריף חדש. סכל מוקט לא יוארך תעריף מכופס ס"ק זה ליותר מאשר 12 חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אהorth לפניו.

.2. הוכחות האמורה תומצטו ורק לאחר חתימתו עט הצר המתקשרות אחריו, זולת אם יש הכרה לבטל, לאלהות או להנזה לאלהר הנאם שצויינו בס"ק 1 לטעין וזה כדי גמונע הורה נספח של חוקים או תקנות.

טעיף 5

**פסקור משלומי מס והייליס אחדים**

.1. כל צד מתקשור יפזרו, על בסיס של הדרינה, במלוא המודעה האפשרית לפ' חזק, אויצו את מובייל האוירי הפינוען לצד המתקשור الآخر מ="#">  
יבוא, חשמלי מכיס, סמי' בלז, אגרות בדיקה ואור תשלומי תובנה והיטלים לאזומים על אלסקה, חלקו חילוף, לדבות מנוגעים, ציוד בל' ס' טבל, צידה ובודו לבכי טיס (לביבות טקאות דרפיים, טבק ומוכרם אחרום וחינויים המכירה לנושם בכמויות מוגבלות בשך חיהה) ודירותם המובייל האוירי הפינוען של הצד המתקשור האחד, הפונulings את השירותים המוסכמים, וכן על מאי' כדים מודפסים, שורי' מען אויריים, כל דברי דפוס הנשאים תא רימוי חברה, וחומר פירוטי דג'il המופץ חינט על-ידי אותו מובייל אוירי מיעוד.

.2. הפסקור המונען בטעיף זה יחול על פריטים המאווררים בס"ק 1 לטעיף זה:

א. שהוכנסו לשטח ארץו של אחד הצדדים והמתקשרים על-ידי המובייל האוירי הפינוען לצד המתקשור האחר או מטעמו;

ב. שהוחזקו בכלי טיס של המובייל האוירי המינוען של אחד הצדדים המתקשיים בעת הנעם לשטח ארץו של הצד המתקשור الآخر או ב策אטם מןנו?

ג. שהועלו לכלי טיס של המובייל האוירי המינוען של אחד הצדדים המתקשיים כמתוך ארץו של הצד המתקשור האחד והגנווים לטיומש בהפעלת השירותים המוסכמים; וזאת, בין שנעשה בפדייטים אלה שמוט או שצרכו לשלאות או בזדקם ביחסו שטח ארץו של הצד המתקשור המעניק את הפסקור, וכי' של, וב└בד טור טיס כאמור לא יונבו לוزلת בטעון ארץו של הצד המתקשור האמור. פריטים המאווררים בפיטקאות א', ב', ו-ג' שלעיל, יוחזקו מתוך פיקוח המכם והשנחותו.

.3. הצד המוסט הרגיל, וכן חומרית והספקה הטוחזקים כרגע בכלי טיס של המובייל האוירי המינוען של אחד הצדדים המתקשיים ברגע בכלי טיס של ארץו של הצד המתקשור האחד אלא באישור דושאן המכש של אותו שטח ארץ, במקה האמור, ניתן לשיטם מעת השגת הרשות האמורות עד להזאתם או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם למונעות המס.

סעיף 3  
קייעת מוביילים אויריים והורשת הפעלה

1. לכל צור מתפרק זהה הזכות לקבוע בכתב לצד המתפרק האחד, מוביל אויר או אחד לשם הפעלה המדיניות המוסכמים בנתיבים המפורטים, בין השחחים של שתי המרינות.
2. עם קבלת הקביעה כאמור, יוניק כל צור מתפרק ללא דיזיין למוביל אויר שנקבע, בכפוף להוראות ס'ק 3-1-לעיף זה, את הרשות הפעלה המתחייבת.
3. רשותו התענופה של צור מתפרק אחד ורשויות לדודו מוביל האויר שנקבע על-ידי הצד המתפרק האחרון שינה את דשן כי הנהן כשר למסא אחד התנהאים שנקבעו על פיו החזוקם והתקנות חמיומטי, באווחה רביל וככבר, לפועלתו שירוחי תעופה ביןלאומיים על-ידי הרשותות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צור מתפרק זהה הזכות לסרב להענין את הרשות הפעלה המואוצרת בס'ק 2 לעיף זה, או לסתול אותן שארם בכחויהם לבכי והימוש בוצאיו המפורטים בסעיף 2 להסנו זה על-ידי המוביל האויר המינויו, בכל מקרה שלא נזהה ושתו של הצד המתפרק האENDOR כי הביבו המשנית והשליטה המשנית על אותו מוביל אויר נתנווה בידיו הצד המתפרק שקבע את המוביל האויר, או בידי אזרחיו.
5. משנקבע והורשה כך, רשאי מוביל אויר בכל שטח לתחילה כהפעלה והשירותים המוסכמים, ובכלל שעריף אשר נקבע בהתאם להוראה סעיף 6 להטכם זה הינו תקף לנכסי שירותים אלה.

סעיף 4  
ביטול או התגיהה זכויות

1. לכל צור מתפרק זהה הזכות לאבטל הרשות הפעלה או להתלוות את הטעימות בוצאיו המפורטים בסעיף 2 למסנו זה, הגייגות למוביל אויר שנקבע הצד המתפרק الآخر, או להתנווה תנאים שיראו לו נחותים לשימוש כזכויות אלה:
  - א. במקרה שלא נזהה דשנו כי הכנלות והמשייה והשליטה המשנית על המוביל האויר נתנווה בידיו הצד המתפרק שקבע את המוביל האויר או בידי אזרחיו של אותו צור מתפרק;
  - ב. במקרה שאותו מוביל אויר לא מילא אחריו חוזקים והתקנות של הצד המתפרק המעניין וככירות כאמור; או
  - ג. בגין מקרה שכזויה אהודה לא הפעיל המוביל האויר את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפני ההסכם.

1. המונח "נתיבים מפורטים" משמעו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנסיבות להסכם זה;
2. המונח "שירותים מסוימים" משמעו שירותים טעופה ביןלאומיים המכופעים על-ידי כל-טיס לצורכי הובלות ציבוריות של נסיעים, טען ודואר, אשר ניתן להפעילם, בהתאם לזראות ההסכם, בגיןבים המפורטים;
3. המונח "תשעריר" משמעו הכוויירים שיש לפחות בעד הובלות נסיעים, כבורה וטען, וחגאים שlaufהם חיים חברתיים אלה, לרבות חבריים ותאירים לשירותי סוכנויות ושירותי עורך אחרים, אך לפחות תשלומים לתפקיד דואר;
4. המונח "קיובלה" בזיקה לשירותים מסוימים, משמעו הקיבולת של כל-טיס המשמשים את השירותים כאמור מוקפתה בתרומות הנוגה כלפי-טיס כאמור כמשמעותו נזונה, ונথיב או גרע מתייב נזונו.

## סעיף 2

### הנקודות וכיוונות

1. כל צד מתפרק מענין לצד המתפרק לאחר את הזכויות המפורשות בהסכם לשם כינון שירות טעופה ביןלאומיים סדריים והפעלתם בגיןבים המפורטים בנסיבות להסכם.
2. זולת אם נקבע אחרת בהסכם זה או בנסיבות, זכאי המוביל האוירית המירוע שנקבע על-ידי כל צד מתפרק, לדרכו:

  - א. למסות ללא חניה מעל לפתחו של הצר המתפרק לאחר;
  - ב. לבצע נחיות בשחש האמור שלא למטרות תעבורה סחריות;

3. תוך הפעלת שירות סולכים בתמיכת המפורטיס, להנלה או להויריד בסהה הארץ של הצד המתפרק האחרון, בגודות הנוגבות בנסיבות להסכם זה, נסיעים טען ודואר, תמיינורם לא נזודות בשחש הצד המתפרק שקבע את המוביל האוירית, או באין' ממש;
4. אין בהסכם זה רבר אשר ייחס כמענין למוביל האוירי המיווער של אחד הצדדים המתקשיים ובוח-יהור להנלות בשחש הצד המתפרק האחרון נסיעים, טען או דואר, מוגלים בכור או בכירות ורמיוניות לנוגודה אחרת בשחש הצד המתפרק האחרון.

ממשלה סידנית ישראל וממשלה אוקראינה, (להלן "הצדדים המתקשרים"), הכריחו צדדים לאננה בדבר מענה אזרחיות בינוֹנאותיה, שנפתחה בזאתם  
בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

שתוך הכרה בחשיבותה של הוובלה אוירית כאמור ליצירת ירידות, הבונה  
ושיטוף-פואלה בין עמי ארצותיהם וシימורו;

שתוך רצון לקדם את פיתוח והובלה האוירית בין ישראל לאוקראינה,  
ולהמשיך במידה

המלאה ביזהר את שיתוף הפעולה הבינלאומי ביחס זה;  
שתוך רצון לכרות הסכם להפעלת שירותי תעופה בין שמי ארצותיהם;  
הסכימו לאמר:

טעיף 1  
הנדנות

לענין פרשנות להסכם והחלומו, זולת אם נקבע אחרת:

א. המונח "אמנה" שמשמעותו ברבור מענה אזרחיות בינוֹנאותיה  
שפותחה בלחימתם בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, לרבות כל נספח  
שאומץ לפני טעיף 90 לאננה זו, וכל תיוגו לנספחים ואזרחותם ליפוי  
טעיפיה ה- 90 ו- 94, ככל שאוחם נספחים ותיוגיהם נעשו בני  
פועל לבני טני הצדדים המתקשרים או אושפזו על-ידם;

ב. המונח "רשויות תעופה" שמשמעותו, לבני מדינת ישראל, שר ושבורוה,  
ולבני אוקראינה, שר והובורה זלבני שטיהן כל אדם או גוף  
שהוסמכו לכך למלא תפקידים שבוטחו הרשות האutorות;

ג. המונח "מוביל אויר או יעד" שמשמעותו המוביל האוירי של צד  
ומקשר קבע כדי להפעיל את השירותים המוכנים, כמפורט בניסוף  
למטה זה ובהתאם לטעיף 3 להסכם זה;

ד. למונחים "שלוח ארצה", "שירותי מענה", "שירותי תעופה"  
בינוֹנאותיהם, "מוביל אויר", ובן "חניה שלא לפחות מטרות מעבורה  
פסוחיות", חחה המלממות כמפורט בסעיפים 2 ו- 96 זאננה;

ה. המונח "הסכם" שמשמעותו הסכם זה על נספחים וכל מיקון לסת;

[ HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU ]

ה ס כ ב

להוכחה אויריה

ב י ל

漭שלה מריון ישראל

ב כ י ל

漭שלה אוקראינה

[ UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINEN ]

УГОДА

ІМЕНІ УРЯДОВ ДЕРЖАВИ ІЗРАІЛ

ТА УРЯДОВ УКРАЇНИ

ІРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Уряд Держави Ізраїль та Уряд України, які надалі інс-  
нюються "Договірні Сторони";

які з учасниками Конвенції про міжнародну цивільну  
авіацію, відкритої для підписання у Чикаго 7 грудня 1944 року;  
та

висновуючи важливість повітряного транспорту, як засоба  
встановлення та підтримки дружби, взаємопорозуміння та  
співробітництва між народами обох країн; та

бажаючи сприяти розвитку повітряних перевезень між  
державами Ізраїль та Україна, проводити у повному обсязі  
міжнародне співробітництво у пій галузі; та

бажаючи укласти угоду для здійснення повітряного  
сполучення між їх територіями;

досягли між собою таке:

СТАТТЯ I

ВІДІЛЧЕННЯ

З метою тлумачення та застосування цієї Угоди, якщо контекст не передбачає іншого:

а) термін "Конвенція" означає Конвенцію про Міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання у Чікаго 7 грудня 1919 року, та включає будь який Додаток, ухвалений згідно з Статтею 90 цієї Конвенції, а також будь яку зміну Додатків або змін Конвенції, прийняті згідно із Статтями 90 та 94, якщо ці Додатки та зміни набрали чинності для обох Договірних Сторін і були ратифіковані шини;

б) термін "авіаційні органи" означає стосовно Держави Ізраїль Міністра транспорту та стосовно України Міністра транспорту, або в обох випадках будь яку особу або орган, залежним чином уповноважені виконувати будь які функції згідно зів вклад;

с) термін "призначене авіапідприємство" означає авіаційне підприємство, яке кожна Договірна Сторона призначила згідно з Статтею III цієї Угоди для здійснення договірних сполучень, визначеніх у Додатку до цієї Угоди;

д) терміни "територія", "певітряні сполучення", "міжнародні повітряні сполучення", "авіапідприємство" та "зустріч з ісконністю цілінні" мають значення, вказаний у Статтях 2 та 96 Конвенції;

е) термін "Угода" означає що Угоду, Додатки до неї, а також будь які їх зміни;

ж) термін "встановлені наривту" означає наривту, встановлені або ті, що починіні бути встановлені у Додатку до Угоди;

з) термін "договірні лінії" означає міжнародні повітряні перевезення пасажирів, вантажу та пошти, які відносяться до положень Угоди по яких виконуватися цивільними повітряними суднами по встановлених наривту;

ii) термін "тариф" означає ціни, встановлені за перевезення пасажирів, багажу, вантажу, та умови застосування цих цін, включаючи ціни та умови за агентські та інші додаткові послуги, але виключаючи вимоги міста за перевезення пошти або іншої;

ii) термін "співість" щодо "договірних ліній" означає зміст повітряного судна, яке здійснює такі сполучення, після завершення на частоту рейсів, виконаних лінії повітряним судном за цей строк на маршруті або його дільниці.

## СТАТТЯ II

### ІНДИЙСЬКІ ПРАВА

1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, передбачені Угодою, з метою встановлення та діяльності індійських повітряних сполучень по маршруті, визначених у Додатку до Угоди.

2. Авіапідприємство, призначене кожною Договірною Стороною, матиме такі права, якщо інше не визначено Угодою або додатком до неї:

а) здійснювати полоти без посадки через територію іншої Договірної Сторони;

б) здійснювати на вказаній території зупинки з некороткими зупинками;

с) під час експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах здійснювати на території іншої Договірної Сторони у пунктах, визначеных у Додатку до цієї Угоди, завантажування та розвантаження пасажирів, вантажу та пошти, фрachtenня з або на територію Договірної Сторони, яка призначена авіапідприємство.

3. Німо у цій Угоді не розглядається як падання  
призначенню авіапідприємству однієї Договірної Сторони  
Ришлес брати на борт на території іншої Договірної Сторони  
асажирів, вантаж або пошту для здійснення перевезень за винятком  
або за пакетом в інший пункт в іншій території цієї іншої Договірної Сторони.

### СТАТТЯ III

#### ПРИЗНАЧЕННЯ АВІАПІДПРИЄМСТВ ТА ПАЛАШІЯ ДОЗВОЛУ НА ПОЛЛОТІ

1. Кожна Договірна Сторона матиє право призначити  
існуєю іншій Договірній Стороні одне авіапідприємство для  
ксплуатації літаків ніж територіями двох країн по  
становленнях нафтрутак.

2. Нісля одержання цього призначення інша Договірна  
Сторона без затримки надасть призначенному авіапідприємству  
доволі на виконання повітів згідно з положеннями пунктів 3 та  
4 цієї Статті.

3. Авіаційні влади однієї Договірної Сторони можуть  
згадати від призначеного авіапідприємства іншої Договірної  
Сторони доказів того, що воне здатне виконувати умови, що не  
відбачені законами та правилами, якіх звичайно та обґрунтовано  
потребуються ці влади при здійсненні міжнародних перевезень  
що отримують згідно з вимогами Конвенції.

4. Кожна Договірна Сторона матиє право відмовити у  
зданий дозволу, зазначеного у пункті 2 цієї Статті, або зажадати  
зати виконання таких умов, які вважаються за потрібні при ко-  
ристуванні призначеним авіапідприємством правами, вказаними у  
Статті II цієї Угоди, у будь якому випадку, коли згадана Договірна Сторона не отримала здовоєдливих доказів того, що пере-

аже володіння та фактичний контроль над авіапідприємством дійсноються Договірною Стороною, яка його призначила, або її розпорядженнями.

5. Призначене авіапідприємство, яке отримало дозвіл на дійсність польотів, може розпочати експлуатацію договірників іншій у будь який час при умові, що тариф, встановлений згідно з положеннями Статті VI цієї Угоди, діє на цих лініях.

#### СТАТТЯ IV

##### СКАСУВАННЯ АБО ПРИПІДПЕШЕННЯ ПРАВ

1. Кожна Договірна Сторона матиме право скасувати дозвіл на дійсність польотів або припинити користування правами, вказаними у Статті II цієї Угоди та підлягати авіапідприєству, призначенному іншою Договірною Стороною, або потрапити в та умов, які вона вважатиме за потрібні при користуванні цими правами:

- а) у випадку відсутності задовільних доказів того, що переважне володіння та фактичний контроль над авіапідприємством дійсноються Договірною Стороною, яка його призначила, або розпорядженнями цієї Договірної Сторони; або
- б) у випадку, коли це авіапідприємство не потраплюється законів та правил Договірної Сторони, яка надала ці права; або
- с) у будь якому випадку, коли авіапідприємство іншою іншою порушує визначені Угодою умови експлуатації договірника іншій.

2. Якщо нестача скасування, припинення або винесена дешевування умов, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не є недостатньою для запобігання подальшого порушення законів та правил, це право буде використано тільки після проведення консультацій з іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ V

ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД НІПА ТА ЗЕОРІВ

1. Кожна Договірна Сторона на підставі вважаєності, у якому обсязі, який дозволений її законами, звільняється призначено авіапідприємство іншої Договірної Сторони від обов'язків на import, виліг, акційних полотків, зборів за огляд та інших дзвінників нит та зборів за матеріали, запаси частини, виключаючи флагуни, комплектне обладнання повітряних суден, бортові замки та харчові продукти (виключаючи тютюнові вироби, іншої та інші продукти, призначенні для продажу пасажирам в супроводжуваних кількостях під час польоту) та інші предмети, призначенні для використання виключно у зв'язку із здійсненням польотів авіаслуговуванням повітряного судна призначенимого авіапідприємством цієї іншої Договірної Сторони, яке експлуатується логовірнім літаком. Не поширюється також на бланки контрактів, вантажні накладки, будь які друковані матеріали з сиблиною авіакомпанії та виключно реклами про літаки, що розповсюджуються чи працюють авіапідприємством безкоштовно.

2. Звільнення, гарантоване цією Статтєю, стосується вказаного у пункті 1 цієї Статті переліку матеріалів, запасів та обладнання:

- а) які ввезені на територію одинії Договірної Сторони призначеними авіапідприємством іншої Договірної Сторони або від того іншої;
  - б) які знаходилися на борту повітряного судна призначеної авіапідприємства до прибуття або відправлення з території іншої Договірної Сторони;
  - с) які прийняті на борт повітряного судна призначеним авіапідприємством одинії Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони та призначенні для використання при експлуатації логовірників ліній;
- Винятково під цим використані тікі предмети повинні зберігатися:

частково на території Договірної Сторони, яка піддала звільнення, при умові, що такі предмети не відчуженні на території вказаної Договірної Сторони. Матеріали, вказані вище у пунктах а), б), с), будуть зберігатися під нагляду наглядачів або контролерів.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та засоби, які звичайно знаходяться на борту повітряного судна призначеної авіапідприємства кожної Договірної Сторони, не будуть бути вивантажені на території іншої Договірної Сторони тільки з дозволу нинішніх власників цієї території. У такому разі вони можуть залишатись під наглядом вказаних власників до того часу, поки не будуть вивезені назад або не отримають іншого призначення згідно з нинішніми правилами.

4. Звільнення, визначені у пункті 1 цієї Статті, будуть дійсними у разі укладення звідніліприємством однієї Договірної Сторони контракту про оренду або передачу на території іншої Договірної Сторони предметів, вказаних у пункті 1 цієї Статті, з іншим авіапідприємством, якому також надані подібні пільги цією іншою Договірною Сторонею.

#### СТАТТЯ VI

##### ТАРИФИ

1. Тарифи, котрими користується призначено авіапідприємство однієї Договірної Сторони при перевезеннях на автозавод з території іншої Договірної Сторони, встановлюватимуться на розумному рівні з урахуванням усіх відновільних факторів, включаючи собівартість перевезень, розумний прибуток та тарифи інших авіапідприємств. Договірні Сторони вважатимуть певні підприємницькі тарифи, які є хижакськими або дискримінаційними, певниправдано великими або стрішуючими, завдяки зловживанню допінгуючими положеннями, або штучно заниженими внаслідок прямої чи певної субсидії та підтримки.

2. Тарифи, зазначені у пункті 1 цієї Статті, узгоджуваються під час призначених авіакомпаніями обох Договірників Сторін після консультацій з іншими авіакомпаніями, що складають весь маршрут або його дільницю; така угоди буде досягнута, по можливості, з використанням процедур Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), або буде якого іншого відповідного міжнародного независимого для операціонних тарифів.

3. Узгоджені таким чином тарифи подаватимуться на затвердження авіаційними владами обох Договірників Сторін не пізніше під час 45 днів до передбачуваної дати їх введення. Цей строк може бути скорочений за згодою цих влад.

4. Таке затвердження може бути відмежоване. Якщо жодна з авіаційних влад не викаже свого несхвалення протягом 30 днів з дати подання на розгляд згідно з пунктом 3 цієї Статті, ці тарифи вважатимуться затвердженіми. У випадку, якщо строк розгляду був скорочений, як із передбачено пунктом 3, авіаційні влади можуть погодитися на встановлення строку для виявлення будь якої несгоди після того, ніж 30 днів.

5. Якщо після можливості узгодити тариф відповідно до положень пункту 2 цієї Статті збою протягом строку, встановленого згідно з пунктом 4 цієї Статті, одна авіаційна влада інформує іншу про свою несгоду з будь яким тарифом, попередньо узгодженим у відповідності до положень пункту 2, авіаційні влади обох Договірників Сторін після консультацій з авіаційними владами будь якої держави, чиєю городу всіли вважатимуть корисно, піднагатимуться встановити тариф за взаємною згодою.

6. Якщо авіаційні влади не мають можливості узгодити будь який тариф, наданий їм згідно з пунктом 3 цієї Статті, або встановити тариф відносно до положень пункту 5 цієї Статті, то така суперечка вирішуватиметься згідно з положеннями Статті XVIII цієї Угоди.

7. Тариф, встановлений у відповідності до положень цієї Статті, насиль до того часу, поки не буде встановлений новий. Однак, дотримання положень цього пункту не може продовжити дію тарифу більш ніж на 12 місяців понад встановлений строк.

#### СТАТТЯ VII

##### ПРЕДСТАВНИЦТВО

1. Призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони підтримується на взаємній підставі утримувати на території іншої Договірної Сторони свої представництва та консервійний, оперативний та технічний персонал, необхідний у зв'язку з експлуатацією договірних літаків. Цей персонал складатиметься із громадян однієї або обох Договірних Сторон за необхідністю.

2. Ці потреби у персоналі можуть бути задоволені за вибором призначеної авіапідприємства за рахунок його власних службовців або з використанням послуг інших організацій, компаній або авіапідприємств, діючих на території іншої Договірної Сторони та уновлюваних надавати такі послуги на території цієї Договірної Сторони.

3. На представництва та їх персонал поширяються закони та правила, діючі на території іншої Договірної Сторони; у відповідності до таких законів та правил кожна Договірна Сторона на підставі взаємності з підпільною затверджену підстави представництвами та персоналу, вказаному у пункті 1 цієї Статті, необхідний дозвіл на роботу, візи з правом роботи за пам'яті або інші подібні документи.

Кожна Договірна Сторона гарантую відповідну присвяченість авіапідприємству іншої Договірної Сторони надання поважного приміщення та обладнання, необхідного для його діяльності, з метою сприяння без затримки роботі відповідних авіаліній Договірних Сторон.

## СТАТТЯ VIII

### ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНИВ ТА ПРАВИЛ

1. Закони та правила кожної Договірної Сторони щодо дозволу на або відправлення з її власної території повітряного судна, що здійснює міжнародне сполучення, або щодо експлуатації цього повітряного судна під час перебування у межах її території, будуть застосовані до повітряних суден призначених авіапідприємства іншої Договірної Сторони під час прибуття на, відправлення з та перебування у межах згаданої території.

2. Закони та правила кожної Договірної Сторони, які стосуються дозволу на, перебування в, транзиту через та відправлення з її території пасажирів, екіпажу, багажу, валізу та пошти, що знаходяться на повітряному судні, включаючи правила дозволу та випуску, іміграції та еміграції, паспортного, пільгового, валютного контролю та санітарних залог, виключаючи залоги, що вимагаються авіапідприємством кожної Договірної Сторони під час прибуття на, відправлення з та перебування у межах території іншої Договірної Сторони.

## СТАТТЯ IX

### ВІСНОВИЙ ПОСВІДЧЕННЯ ТА СВІДОЧТВО

1. Посвідчення льотної придатності, кваліфікаційні посвідчення та свідоцтва, що видані або висновані ліцензією Договірною Стороною та належать чинності, виконаватимуться іншою Договірною Стороною ліцензією при експлуатації договірних ліній або уповіті, що винесли згідно з якими ні посвідчення та свідоцтва були видані або висновані чинності, рівні або перевищують підписані становища, які можуть встановлюватись у відповідності до Конвенції.

2. Однак, кожна Договірна Сторона має право відновитись винаграти інші виконані повітряними судами на їхній території чи в місцях кваліфікуючих посвідчень та свідчень, що видані її ім'ям підлягати іншою Договірною Сторонам.

## СТАТТЯ X

### БЕЗПЕКА

1. Договірні Сторони підтверджують свої взаємні обов'язки щодо забезпечення безпеки цивільної авіації від не законного втручання. А саме, вони діяти шуть у відповідності до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Нонреалі 23 вересня 1971 року та Простоколу про боротьбу з незаконними актами на супутниках в аеропортах, що обслуговують Міжнародну цивільну авіацію, підписаного в Нонреалі 24 лютого 1988 року.

2. Договірні Сторони повинні взаємно забезпечувати за юністю усю необхідну допомогу для запобігання незаконного захоплення цивільного повітряного судна та інших простиправників літаків, спрямованих проти безпеки такого повітряного судна, його пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь якої іншої загрози безпеці цивільної авіації.

3. Договірні Сторони у своїх взаємовідносинах діяти шуть у відповідності до положень авіаційної безпеки, встановленої Міжнародною організацією цивільної авіації та визначеній як Додатки до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, у тому обсязі, в якому вони застосовуються до Договірних Сторон, вони винаграти відуть, щоб експлуатанти повітряних суден, за

регистрованих цими, або експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються, або мають основне місце діяльності на тій території, та експлуатанти аеропортів на іх території, діяли у відповідності до таких положень авіаційної безпеки.

4. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що до таких експлуатантів повітряних суден іншої Договірної Сторони можуть бути висунуті вимоги, необхідні для подереждання вищезазначеного у пункті 3 положень та умов авіаційної безпеки під час прильоту, відліту або перебування у інших території після іншої Договірної Сторони. Кожна Договірна Сторона забезпечить застосування необхідних заходів у інших своєї території для захисту повітряних суден та перевірки пасажирів, екіпажу, поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед та під час прильоту на борт та зважгаження. Кожна Договірна Сторона добре розуміє, що розгляданіше буде який залог іншої Договірної Сторони щодо обґрунтованого застосування спеціальних заходів безпеки у відповідь на конкретну загрозу.

5. У випадку дій, або загрози дій, пов'язаних з незаконними захопленнями цивільних повітряних суден, або іншими противправними діями, спрямованими проти безпеки повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони допомагатимуть одна одній шляхом полегшення зв'язку та інших відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечно усунення таких дій або загрози дій.

6. Якщо Договірна Сторона нас підставу викажати, що інша Договірна Сторона відхиляється від положень звіднішньої безпеки, викладених у цій Статті, авіаційні влади після Договірної Сторони можуть захкамати поганіших консультацій з авіаційними владами іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ XI

ПЕРЕКАЗ ЗАРОБЛЕННИХ КОМПІВ

1. Призначене авіапідприємство супій Договірної Сторони на підставі взаємності буде вільно здійснювати продажи перевезень на території іншої Договірної Сторони за місцем збору будь яку вільно конвертовану взамін безпосередньо або через агентів згідно з існуючими постановленнями, та згідно з вільно відповідної нормалізації економіки та правилами.

2. Призначені авіапідприємства обох Договірних Сторон зможуть на підставі взаємності вільно конвертувати у тверду валюту різницю, одержану як перевищення прибутку над податка ми, та передавувати ці зароблені кошти з території, де вони були отримані, на свою територію. В цю систему переказу вклю чатьсяся прибутки від продажу, злісненого безпосередньо або через агентів, повітряних перевезень, а також додаткових послуг; такі сплати виконуватимуться у відповідності до положень угоди про розрахунки, що діє між двома країнами, якщо така угода була здійснена, та згідно з правилами валютного регулювання.

3. Призначені авіапідприємства Договірних Сторон отримають згоду на цей переказ не більш ніж за 30 днів від дня запиту. Процедура такого переказу відповідає правилам валютного обміну країн, на території якої одержані прибутки.

4. Авіапідприємство Договірних Сторон вільно виконува тимуть переказ коштів після одержання дозволу. У випадку, якщо з технічних причин цей переказ неможливо виконати негайно, авіапідприємства Договірних Сторон одержать перевагу щодо цеказу подібно до імпортерів іншої Договірної Сторони.

5. Кожна Договірна Сторона налаштує призначенну авіаційністру іншої Договірної Сторони на підставі вважаності здійснення від усіх зборів та сплат щодо прибутку та доходів, отриманих від здійснення новітряних сполучень.

## СТАТРЯ XII

### СІНІСТЬ

1. Обопільно призначеним авіапідприємствам налаштовуються спрощені та рівні можливості експлуатації договірних ліній, які вказані у Додатку до цієї Угоди.

2. При експлуатації договірних ліній призначено авіаційніство кожної Договірної Сторони братише до уваги інтереси призначеної авіапідприємства іншої Договірної Сторони, щоб запобігти небажаного виливу на перевезення, здійснювані іншими авіапідприємствами на всючу нарівні або його ділянки, або на інших пагорбах цієї зони.

3. При експлуатації договірних ліній призначено авіаційніства забезпечувати синість у суворій відповідності до очікуваного попиту споживачів, що післять на територіях договірних Сторін. Ця синість буде рівно розподілена між призначеними авіавідприємствами договірних Сторін, якщо не зустріється інше.

4. Частоти та розклади руху по договірних лініях встановлюватимуться за вважаною згодою під двою призначеними авіапідприємствами та подаватимуться на затвердження авіаційним відомим до початку експлуатації вказаних договірних ліній не пізніше за 30 днів до їх вступу у дію. У випадку не можливості досягнення такої згоди під час призначеними авіапідприємствами проблема з'ясовуватиметься авіаційними відомими Договірних Сторін.

5. Для експлуатації логовінок ліній необхідна конференція угоди під двома призначеними авіамідіриєнсами. Ця конференція буде проводитися для затвердження відновідчини авіакінських вкладок.

### СТАТТЯ XIII

#### ЗМІНШЕННЯ ЗБОРІВ

1. Кожна Логовінна Сторона може стягувати сплаведливі та обнірковані збори або сама підлягати стягуванню зборів за користуванням аеропортами та іншими авіаційними спорудами при улові, то ці збори будуть не вище, ніж ті, котрі сплачують інші авіамідіриєнси, здійснюючи подібні міжнародні сполучення.

2. Кожна Логовінна Сторона буде заспівувати консультації під своїми компетентними Фінансовими органами та призначеними авіамідіриєнсами, які користуються аеропортами та обладнанням, та, якщо можливо, за допомогою представництв авіамідіриєнсів. У випадках будь яких спірів, що будуть належні обговорювані не передбачені, щоб дозволити їм висловити свої погляди після, ніж зміни будуть проведенні.

3. Жодна з Логовінних Сторон не буде налагати перевагу у застосуванні своїх норм, інші граційних, карантинних та інших правил або у користуванні аеропортами, авіатрасами, аеропортів гаражами та іншими обладнанням, яке знаходиться під її контролем, своїми власниками або будь яким іншим авіамідіриєнсом у порівнянні з авіамідіриєнсом іншої Логовінної Сторони, залученим до подібних міжнародних сполучень.

#### СТАТТЯ XIV

##### ОБЛІК ІНФОРМАЦІЮ ТА СТАТИСТИКОВ

Авіаційні органи кожної Договірної Сторони за залічкою подадуть авіаційним органам іншої Договірної Сторони таку статистичну інформацію, яка може бути обгрунтовано потрібна для визначення спосібності, що забезпечується призначеними авіаційністивами, обсягу перевезень під час експлуатації до своїх ліній, а також інформацію по пунктажах відправлених та призначених конкретного павзитаження, яке перевозиться виключно з або у третьі країни без права стоп опера.

#### СТАТТЯ XV

##### ПРЯМИЙ ТРАНЗИТ

Пасажирів прямого транзиту через територію Договірної Сторони, які не залишають зону аеропорту, підведено для цих цілей, підлягають спрощеному контролю. Багаж та вантаж прямого транзиту звільнюються від мита та інших зборів.

#### СТАТТЯ XVI

##### КОНСУЛЬТАЦІЙ

1. Авіаційні органи Договірних Сторін регулюють право отримання консультацій у дусі тісного синергетичного з неток забезпечення дотримання та отримання в житті положень цієї Угоди та Додатку.

2. Ці консультації розпочнуться протягом 60 днів від дня отримання замовлення, якщо Договірні органи Сторони не обумовле то інше.

## СТАТТЯ XVII

### ЗМІНИ

1. Якщо одна з Договірних Сторін вважає необхідним змінити будь-які положення цієї Угоди, вона може запросити проведення консультацій з іншою Договірною Сторонею. Такі консультації можуть проводитися під авіаційними владами місяцем переговорів або заочно, та розпочнуться не пізніше 60 днів від дати замову. Будь-які зміни, узгоджені таким чином, набудуть чинності після одержання підтвердження шляхом обміну дипломатичними нотами.

2. Зміни Лідатку до цієї Угоди можуть бути зроблені шляхом безпосереднього узгодження під авіаційними владами Договірних Сторін та підтверджені шляхом обміну дипломатичними нотами.

3. Угода буде змінена у відповідності до будь-якої багаторічниці конвенції, яка може стати обов'язковою для обох Договірних Сторін.

## СТАТТЯ XVIII

### ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

1. Якщо виникнуть будь-які спори під Договірними Сторонами стосовно тлумачення чи застосування цієї Угоди, До-говірні Сторони, в першу чергу, намагатимуться врегулювати їх шляхом переговорів.

2. Якщо Договірні Сторони не досягнуть врегулювання шляхом переговорів, вони можуть погодитись вибрати спір на

результатів Арбітражу, який підлячується трьох арбітрів, по одному по вищіз призначити кожна Договірна Сторона, а третього призначати не два арбітри. Кожна з Договірних Сторін призначатиме арбітра протягом 60 днів від дати отримання олісію з Договірних Сторін по дипломатичних каналах виногради арбітражного вирішення спору, а третій арбітр повинен бути призначений протягом наступних 60 днів. Якщо одна з Договірних Сторін не призначить арбітра протягом скаженого строку, або якщо третій арбітр не буде призначений у вказаний строк, Президент Ради Міжнародної організації прав людини може за виноградом олісію з Договірних Сторін призначити арбітра з двох арбітрів, жито винагагає справа. У всіх випадках третій арбітр буде призначений третістю країни та, діючи як голова Арбітражу, визначить місце проведення Арбітражу. Арбітраж встановить свою часну процедуру та, якщо необхідно, визначить застосуваність якої-небудь.

3. Будь яке рішення, прийняте Арбітражем, буде обов'язковим для обох Договірних Сторін, якщо воно не впішати інакше під час передачі спору до Арбітражу.

4. Видатки Арбітражу будуть рівно розподілені між Договірними Сторонами.

5. Якщо одна з Договірних Сторін не виконує будь яке рішення, висекене у відповідності до пункту 3 цієї Статті, інша Договірна Сторона може, поки така ситуація існує, припинити або скасувати будь які права або привілеї, надані для виконання цієї Угоди Договірної Стороні або призначеної арбітражністю, які не виконують свої обов'язки.

СТАТГЯ XIX

РЕГСТРАЦІЯ

Ця Угода та всі її зміни, погоджені по дипломатичних каналах, будуть зареєстровані в Міжнародній організації приватної авіації.

СТАТГЯ XX

ПРИПІДНЕШЯ ДЛІТ

1. Ця Угода матиме чинність протягом певної певної строку.

2. Кожна Договірна Сторона може у будь який час підслати іншій Договірній Стороні письмове повідомлення про своє бажання припинити чинність цієї Угоди. Таке повідомлення буде відноситься до Міжнародної організації приватної авіації. У такому випадку ця Угода втратить чинність через 12 місяців від дати одержання цього повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо воно не відклікано за вказаною згодовою до закінчення вказаного строку. Якщо підтвердження іншої Договірної Сторони про одержання повідомлення відсутнє, воно вважатиметься одержаним через 14 днів після одержання повідомлення Міжнародною організацією приватної авіації.

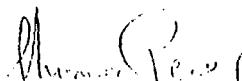
СТАТТЯ ХХІ

ПЛБРАННЯ ЧИНОСТІ

Ця Угода набирає чинності з того дня, коли обидві Держави Сторони підадуть письмові повідомлення одна одій із засвідченням обійму дипломатичними посольствами, що їх відповідні внутрішні закони для набрання чинності виконані.

На засвідчення чого ті, що підписались, належать уповноважені на це своїми відповідниками Урядами, підписані цю Угоду.

Вчинено у м. Срушанині "12" січня 1993 року, що відповідає "19" листопада 5753 року, у двох приймачах, юний новою Івріт, українською новою та англійською новою, всі три тексти однаково автентичні. У вишадку розбіжності при тауначенні переважатиме англійський текст.



За Уряд  
Держави Ізраїль

  
За Уряд  
України

## ДОДАТОК

до Угоди про новітряне сполучення  
ніх України Держави Ізраїль  
та України

про регуляції повітряні перевезення ніх та території

1. Нагорути, по яких може здійснювати повітряні сполучення призначение авіапідприємство Держави Ізраїль:

Пункт відправлення: Тель Авів, Ейлат;

Проміжні пункти: будь який пункт;

Пункт призначення: Київ, Одеса;

Пункти за исключенням: будь який пункт.

2. Нагорути, по яких може здійснювати новітряні сполучення призначение авіапідприємство України:

Пункт відправлення: Київ, Одеса;

Проміжні пункти: будь який пункт;

Пункт призначення: Тель Авів, Ейлат;

Пункти за исключенням: будь який пункт.

3. Призначенні авіапідприємства Договірних Сторін не користуються комерційними правами 5-го "свободи повітря" при польотах в третій країни та з них, якщо вони вважають не до повалитися про інше. Такі угоди повинні бути затверджені авіапідприємствами обидвох Сторін перед їх застосуванням.

4. Призначенні авіапідприємства иснують за своїх розсудів скасувати деякі або всі проміжні пункти або пункти за исключенням окремих або всіх рейсів при умові, що перевезення починаються або закінчуються на території Сторони, що призначила авіапідприємство.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE L'UKRAINE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de l'Ukraine (ci-après dénommés les Parties contractantes),

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 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 l'Ukraine et Israël et de poursuivre à tous égards la coopération internationale dans ce domaine; et

Souhaitant conclure un Accord pour l'exploitation de services aériens 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 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de toute modification apportée aux annexes ou à la Convention, conformément à ses Articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications soient devenues applicables aux deux Parties contractantes ou aient été ratifiées par elles;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de l'Ukraine, du Ministre des Transports et, dans le cas de l'État d'Israël, du Ministre des Transports, 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 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 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 à destination ou en provenance 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 une 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, chacune des Parties contractantes 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 le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article ou de 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 ladite 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 des droits de douane et autres taxes*

1. Sur la base de la réciprocité, chacune des Parties contractantes exonère 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 désignée par l'autre Partie contractante et assurant les services convenus, de même que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le label de l'entreprise et la documentation publicitaire habituelle distribuée gratuitement par elle.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'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 soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 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 du présent article, 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 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 douze (12) mois après la date normale de son expiration.

#### *Article VII. Représentation*

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, nécessaires pour l'exploitation des services convenus. Ces agents sont 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.

Chacune des Parties contractantes veille à garantir que l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante dispose de locaux et d'installations adéquats néces-

saires pour ses activités, afin de faciliter sans retard indu le fonctionnement des entreprises de transport aérien des Parties contractantes.

*Article VIII. Application des lois et règlements*

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

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 contenues dans les 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 du principe 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, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent, en monnaie locale ou dans une monnaie librement convertible, sous réserve des autorisations voulues et conformément aux lois et règlements nationaux en vigueur.

2. Sur la base du principe de la 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 vente vers le territoire de leur pays d'origine. Ces transferts nets comprennent le produit des ventes effectuées, directement ou par l'intermédiaire d'un agent, de prestations de transport aérien et celui de services connexes supplémentaires; ils sont effectués conformément à l'accord de paiement en vigueur entre les deux pays, le cas échéant, et à la réglementation des changes en vigueur.

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, à compter du dépôt de leur demande. La procédure appliquée pour ces transferts est conforme à la réglementation des changes du pays dans lequel les recettes sont enregistrées.

4. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes ont toute la latitude pour procéder au transfert dès réception des autorisations. Si des problèmes techniques les empêchent d'y procéder immédiatement, elles bénéficient des priorités en matière de transfert similaires à celles accordées en général pour les importations des Parties contractantes.

5. Sur la base de la réciprocité, chacune des Parties contractantes exonère l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante 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. 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.

3. La capacité de transport accordée à l'entreprise de transport aérien désignée pour les services convenus dépend étroitement de la demande estimée de transport aérien de passagers entre les territoires des Parties contractantes. Cette capacité est en principe également partagée entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes, sauf convention contraire.

4. 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 au moins 30 jours avant leur entrée en vigueur. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent parvenir à un accord, la question est soumise aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. L'exploitation des services convenus doit faire l'objet d'un accord commercial entre les deux entreprises de transport aérien désignées. Cet accord est soumis à l'approbation des autorités aéronautiques respectives.

*Article XIII. Facilitation*

1. Chacune des Parties contractantes peut imposer ou autoriser la perception de charges justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports ou autres équipements de navigation aérienne, à condition que ces charges ne soient pas supérieures à celles acquittées par d'autres entreprises de transport aérien exploitant des services internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encourage les consultations entre ses autorités responsables de l'imposition des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services ou équipements considérés et ce, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute proposition visant à modifier le montant des redevances d'usage doit être notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que les modifications entrent en vigueur.

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 assurerait des services internationaux similaires en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres dispositions similaires, ou pour 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 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 soixante (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 soixante (60) jours à compter

de la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entrent en vigueur dès qu'elles ont été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

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

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

*Article XVIII. Règlement des différends*

1. 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, le troisième arbitre étant désigné par les deux premiers choisis. Chacune des Parties contractantes désigne son arbitre dans les soixante (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 soixante (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, selon le cas, un ou des arbitres. Dans tous les cas, le troisième arbitre, qui doit être un 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. Les dépenses du tribunal sont partagées à égalité 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 défaillante.

*Article XIX. Enregistrement*

Le présent Accord et toutes modifications qui y seraient apportées, ainsi que tout échange de notes diplomatiques, 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 prend fin douze (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 quatorze (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 notifiés par écrit, par un échange de notes diplomatiques, l'accomplissement de leurs formalités internes nécessaires à cette entrée en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord. Fait à Jérusalem, le 12 janvier 1993, qui correspond au 19 Tevet 5753, en deux exemplaires originaux, chacun en langues hébraïque, ukrainienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

SHIMON PERES

Pour le Gouvernement de l'Ukraine :

KLIMPUSH

**ANNEXE À L'ACCORD BILATÉRAL RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN CONCLU  
ENTRE LE GOUVERNEMENT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE  
L'UKRAINE 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, Eilat

Points intermédiaires : Tout point

Point de destination : Kiev, Odessa

Points au-delà : Tout point

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

Point d'origine : Kiev, Odessa

Points intermédiaires : Tout point

Point de destination : Tel-Aviv, Eilat

Points au-delà : Tout point

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes n'exerceront pas les droits de trafic de 5ème 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 émettre 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.