

No. 35442

**Israel
and
Finland**

**Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the
Government of the Republic of Finland (with annex). Helsinki, 24 June 1997**

Entry into force: 1 March 1998 by notification, in accordance with article 23

Authentic texts: English, Finnish and Hebrew

Registration with the Secretariat of the United Nations: Israel, 5 January 1999

**Israël
et
Finlande**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le
Gouvernement de la République de Finlande (avec annexe). Helsinki, 24 juin
1997**

Entrée en vigueur : 1er mars 1998 par notification, conformément à l'article 23

Textes authentiques : anglais, finnois et hébreu

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Israël, 5 janvier 1999

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
FINLAND

The Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Finland, hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

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

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with and supplementary to the said Convention, on air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) The term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) The terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Chicago Convention;

e) The term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 19 of this Agreement;

f) The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g) 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;

h) The term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided.

3. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

Article 2. Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's international air services:

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 4, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorization.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the

operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 4. Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

a) In any case where they are not satisfied that effective oversight of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory; or

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

c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

Article 5. Air Traffic Charges

Fees and charges for the use of airports and other aviation facilities imposed by the competent authorities in the territory of either Contracting Party on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Article 6. Exemption from Customs and Other Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

b) Spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

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

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air waybills, intended for the use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from customs duties and similar charges in the latter territory.

6. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 7. Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly

development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- a) The traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- b) The requirements of through airline operations; and
- c) The traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 8. Approval of Traffic Programmes

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 9. 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 information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its national aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for the 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, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. However, inter-airline

consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 11. Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning safety standards maintained in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or any such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of that other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of that other Party on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of such airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential for the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 12. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 13. Commercial Activities

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of the designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

Article 14. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale. The revenues from sales of air transport services and ancillary or supplemental services provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.

2. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the official rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.

Article 15. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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 act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting 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 airport 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 and requirements 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 grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 16. Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 17: Consultations

In a spirit of close co-operation 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.

Article 18. 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, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. 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 from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, 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 pe-

riod specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

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

Article 19. Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 22. Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

Done at Helsinki on 24 June 1997, which corresponds to 19 Sivan 5757, in two original copies in the Hebrew, Finnish and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

ALI YIHYE

For the Government of the Republic of Finland:

MATTI AURA

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
FINLAND

1. Routes which may be operated by the designated airline of Finland, in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Points in Israel	Points beyond
Points in Finland	Any point named by Finland	Points in Israel	Any point named by Finland

2. Routes which may be operated by the designated airline of Israel, in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Points in Finland	Points beyond
Points in Israel	Any point named by Israel	Points in Finland	Any point named by Israel

3. The designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any intermediate or beyond point provided that all services begin or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

4. Fifth freedom and stop-over rights may be exercised only if an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

**ISRAELIN VALTION HALLITUKSEN JA SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN VÄLINEN LENTOLIIKENNESOPIMUS**

Israelin valtion hallitus ja Suomen tasavallan hallitus, jäljempänä ”sopimuspuolet”,
jotka

ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun
kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

haluavat edistää Israelin ja Suomen välistä lentoliikennettä ja mahdollisimman
laajassa mitassa jatkaa kansainvälistä yhteistyötä tällä alalla,

haluavat tehdä mainitun yleissopimuksen mukaisen ja sitä täydentävän sopimuksen
alueittensa välisestä ja niiden kautta edelleen tapahtuvasta lentoliikenteestä,

ovat sopineet seuraavasta:

I artikla
Määritelmät

1. Tässä sopimuksessa, ellei asiayhteys muuta edellytä:

a) termi "Chicagon yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet sekä kaikki sen 90 artiklan mukaisesti liitteisiin ja yleissopimukseen tehdyt muutokset sikäli kuin kumpikin sopimuspuoli on näinä liitteet ja muutokset hyväksynyt;

b) termi "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Israelin valtion osalta liikenneministeriä ja Suomen tasavallan osalta Ilmailulaitosta, tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

c) termi "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennöimislupa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti;

d) termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on Chicagon yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa niille annettu merkitys;

e) termi "liite" tarkoittaa tämän sopimuksen liitettä tai tämän sopimuksen 19 artiklan 2 kappaleen määräysten mukaisesti muuttettua liitettä;

f) termi "sovittu liikenne" tarkoittaa säännöllistä lentoliikennettä tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä matkustajien, rahdin ja postin kuljettamista varten yhdessä tai erikseen;

g) termi "kapasiteetti" "sovitun liikenteen" kolidalla tarkoittaa ilma-aluksen kapasiteettia kyseisessä liikenteessä kerrottuna kyseisen ilma-aluksen lentotiheydellä määrätyn ajanjaksona määrättyllä reitillä tai sen osalla;

h) termi "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta veloitettavia hintoja, mukaan lukien tällaiseen kuljetukseen kuuluvat tai sen yhteydessä tarjottavat merkittävät lisäedut, sekä henkilöiden kuljetusta varten myytävien lippujen myynnistä tai vastaavista liiketoimista rahdia kuljetettaessa maksettava myyntipalkkio. Termi kattaa myös ne ehdot, joiden mukaan kuljetushintaa sovelletaan tai myyntipalkkiota maksetaan.

2. Liite on sopimuksen olennainen osa ja kaikki viittaukset tähän sopimukseen käsittävät myös liitteen ellei toisin määrätä.

3. Tämän sopimuksen artikloilla on otsikot vain viittausten helpottamiseksi.

2 artikla

Liikenneoikeuksien myöntäminen

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat viimeksi mainitun sopimuspuolen kansainvälistä lentoliikennettä koskevat oikeudet:

- a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli;
- b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta;

2. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä "sovituksi liikenteeksi" ja vastaavasti "määrätyiksi reiteiksi". Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrättyllä reitillä, kummankin sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksien lisäksi jotka on määritetty

tämän artiklan 1 kappaleessa, laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Tämän sopimuksen määräysten ei ole katsottava oikeuttavan sopimuspuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen sopimuspuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen sopimuspuolen alueella.

3 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöimislupa

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä toiselle sopimuspuolelle tehdyllä kirjallisella ilmoituksella yksi lentoyhtiö harjoittamaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä.

2. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä.

3. Saadessaan mainitun kirjallisen ilmoituksen toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee, jollei tämän artiklan 4 kappaleen ja 4 artiklan 1 kappaleen määräyksistä muuta johdu, viipymättä myöntää nimetylle lentoyhtiölle asianomainen liikennöimislupa.

4. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen sopimuspuolen nimeämään lentoyhtiötä osoittamaan, että se pystyy täyttämään ne ehdot, jotka lait ja määräykset mainittujen viranomaisten normaalisti ja kohtuullisesti soveltamina asettavat kansainväliselle lentoliikenteelle Chicagon yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

5. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennöimisluva, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä, mukaan lukien tarifeihin liittyvät määräykset.

4 artikla

Liikennöimisluvan epäminen, peruuttaminen tai sen käytön lykkääminen

I. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisilla on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöimisluvaa, peruuttaa se tai toistaiseksi kieltää toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä hyväkseen tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kappaleessa määriteltyjä oikeuksia tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja:

a) milloin ne eivät ole vakuuttuneet siitä, että tämän lentoyhtiön tosiasiallinen valvonta on toisen sopimuspuolen alueella ja että lentoyhtiö on rekisteröity ja sen harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka on mainitulla alueella; tai

b) jos tämä lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen lakeja ja/tai määräyksiä; tai

c) jos lentoyhtiö muutoin ei liikennöi tässä sopimuksessa mainittujen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei välitön tämän artiklan I kappaleessa mainittu peruuttaminen, keskeyttäminen tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta älköön käytettävä ennen kuin toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty.

5 artikla
Liikennemaksut

Sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten alueellaan toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-aluksille asettamat maksut lentoasemien ja muiden ilmailun laitteiden käytöstä ei saa olla korkeampia kuin samanlaista kansainvälistä liikennettä harjoittavan kansallisen lentoyhtiön ilma-aluksille asetetut maksut.

6 artikla
Vapautus tulleista ja muista maksuista

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle, edellyttäen että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siksi kunnes ne jälleen viedään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat myös vapaat:

a) sopimuspuolen alueella kohtuullisissa rajoissa ilma-aluksen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta suuntautuvalla lennolla;

b) toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten sopimuspuolen alueelle tuomat varaosat, mukaan lukien moottorit;

c) sopimuspuolen alueelle tuodut ja siellä varastoitavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yläpuolella olevalla matkasuudella, jonka alueella ne on otettu alukseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu tavara voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiivarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat saadaan purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän sopimuspuolen tulliviranomaisten antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Tarvittavat lentoyhtiön asiakirjat, kuten aikataulut, lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuotu toisen sopimuspuolen alueelle, ovat vapaita tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista viimeksi mainitun sopimuspuolen alueella.

6. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahdi ovat vapaita tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

Kapasiteettimääräykset

1. Sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä millä tahansa tämän sopimuksen liitteessä määritellyllä reitillä.
2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön on otettava huomioon toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön edut siten, ettei viimeksi mainitun liikennöimistä samoilla reiteillä tai niiden osilla tarpeettomasti vaikuteta.
3. Sopimuspuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovittuun liikenteeseen päätarkoituksena tulee olla sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka kalustoa kohtuullisesti kuormittaen täyttää lentoyhtiön nimeämän sopimuspuolen alueelta tulevat ja sinne suuntautuvat nykyiset ja kohtuudella arvioitavissa olevat matkustajien ja rahdin, posti mukaan lukien, kuljetustarpeet.
4. Oikeutta ottaa tai jättää sovituksessa liikenteessä sellaista kansainvälistä liikennettä, jonka määränpää tai lähtöpaikka on kolmansissa maissa, tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä olevalla yhdellä tai useammalla paikkakunnalla, tulee käyttää kansainvälisen lentoliikenteen järjestelmällisen kehittämisen yleisperiaatteiden mukaisesti ja toiminnassa tulee noudattaa sitä yleisperiaatetta että liikennekapasiteetin tulisi olla suhteessa:
 - a) lähtömaan ja liikenteen lopullisten kohteiden väliseen liikennetarpeeseen;
 - b) lentoreitin kauttakulkuliikenteen tarpeisiin; ja
 - c) sen alueen liikennetarpeeseen, jonka kautta lentoreitti kulkee kun ensin on otettu huomioon paikallinen ja alueellinen liikenne.

Liikenneohjelmien hyväksyminen

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa (kesä- ja talviliikennekausiksi) toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää ennen liikenteen aloittamista. Ohjelman tulee sisältää erityisesti aikataulut, lentovuorojen lukumäärä ja käytettävät lentokonetypit. Ilmailuviranomaisten tulee ilmoittaa päätöksensä tällaisista liikenneohjelmista vähintään kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa siitä päivästä jolloin asianomainen lentoyhtiö on toimittanut ohjelmansa hyväksyttäväksi.
2. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa jokainen muutos samoin kuin lupapyynnöt lisälentojen suorittamisesta toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ilmailuviranomaisten tulee käsitellä nopeasti tällaiset muutos- tai lisälentopyynnöt.

9 artikla

Tiedot ja tilastot

Sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee toimittaa toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille heidän pyynnöstään sellaisia tietoja ja tilastoja ensin mainitun sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kuljettamista liikenteestä sovitussa liikenteessä toisen sopimuspuolen alueelle ja päinvastoin, joita normaalisti laaditaan ja toimitetaan lentoyhtiön kansallisille ilmailuviranomaisille. Sopimuspuolen ilmailuviranomaisten mahdollisesti näiden lisäksi haluamista liikennetilastoista sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on pyydettävä keskusteltava ja sovittava keskenään.

10 artikla

Tariffit

1. Sopimuspuolen nimicmän lentoyhtiön toisen sopimuspuolen alueelle tai alueelta kuljettamasta liikenteestä perimät tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottamalla asiannukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen voitto, liikenteen erikoispiirteet (kuten nopeutta ja matkustustiloja koskevat normit), käyttäjien edut ja muiden lentoyhtiöiden soveltamat tariffit millä tahansa määrätyn reitin osalla. Nämä tariffit on määrättävä tämän artiklan seuraavien määräysten mukaisesti:
2. Asianomaiset nimetyt lentoyhtiöt voivat sopia tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista tariffeista kullekin määrätulle reitille. Lentoyhtiöiden väliset neuvottelut eivät kuitenkaan ole ehdoton edellytys tariffien hyväksyttäväksi jättämiselle ja vahvistamiselle.
3. Tariffi on jätettävä kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää (tai molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaisten sopimaa lyhyempää määrääikää) ennen sen suunniteltua käyttöönottoa.
4. Kummankin tahansa sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat hyväksyä ehdotetun tariffin milloin tahansa. Mikäli tällaista hyväksymistä ei saada, tariffia pidetään sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksymänä, mikäli tämän sopimuspuolen ilmailuviranomaiset eivät kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa tariffin jättämispäivästä ole kirjallisesti ilmoittaneet toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille vastustavansa ehdotettua tariffia. Mikäli kuitenkin jommankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset kirjallisesti ilmoittavat vastustavansa tariffia, ilmailuviranomaiset voivat jommankumman pyynnöstä yrittää määrätä tariffin sopimuksella.

5. Jolleivat ilmailuviranomaiset kykene määräämään tariffia tämän artiklan 4 kappaleen määräysten nojalla, voidaan erimielisyydenmankunnan pyynnöstä ratkaista tämän sopimuksen 18 artiklan määräysten mukaisesti.

6. Tämän artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tariffi jää voimaan, kunnes se korvataan uudella tämän artiklan määräysten mukaisesti määrätyllä tariffilla. Mikäli sopimuspuolten ilmailuviranomaiset eivät ole muuta sopineet, tariffin voimassaoloaikaa ei saa jatkaa tämän kappaleen perusteella kalatuloista (12) kuukautta pidemmäksi ajaksi siitä päivästä, jolloin se muuten olisi lakannut olemasta voimassa.

11 artikla

Lentoturvallisuus

1. Sopimuspuoli voi pyytää neuvotteluja koskien toisen sopimuspuolen hyväksymiä, millä tahansa alalla noudattamia, lentokoneen miehistöä, ilma-aluksia tai niiden käyttöä koskevia turvallisuusnormeja. Tällaiset neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli tällaisten neuvottelujen jälkeen sopimuspuoli havaitsee, että toinen sopimuspuoli millä tahansa alalla ei tehokkaasti ylläpidä turvallisuusnormeja, jotka ovat vähintään yhtenevät Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, ensin mainitun sopimuspuolen tulee saattaa toisen sopimuspuolen tietoon havaintonsa ja tarpeelliseksi katsomansa toimenpiteet vähimmäisnormien noudattamiseksi ja toisen sopimuspuolen tulee ryhtyä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Mikäli toinen sopimuspuoli ei ryhdy asianmukaisiin toimenpiteisiin viidentoista (15) päivänä kuluessa, tai mahdollisesti sovittavan pidemmän ajan kuluessa, on se peruste tämän sopimuksen 4 artiklan soveltamiselle.

3. Huolimatta Chicagon yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista on sovittu, että sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön lentokoneeseen, joka liikennöi toisen sopimuspuolen alueelle tai alueelta, voidaan sen ollessa tämän toisen sopimuspuolen alueella kohdistaa tämän toisen sopimuspuolen valtuutettujen edustajien tekemä tarkastus koneessa sekä sen ulkopuolella lentokoneen ja sen miehistön asiakirjojen voimassaolon sekä lentokoneen ja sen laitteiston ilmeisen kunnan tarkastamiseksi (tässä artiklassa "asematasotarkastus"), edellyttäen että se ei johda kohtuuttomaan viivytykseen.

4. Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja antaa aihetta:

a) vakavaan huoleen siitä, ettei lentokone tai lentokoneen käyttö ole Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen vähimmäisnormien mukaista, tai

b) vakavaan huoleen siitä, että Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkaassa ylläpidossa on puutteita,

tarkastuksen tekvän sopimuspuolen tulee, Chicagon yleissopimuksen 33 artiklan tarkoituksessa, voida vapaasti tehdä johtopäätös, että vaatimukset joiden perusteella tämän lentokoneen lentokelpoisuustodistus tai luvat tai sen miehistön lupakirjat on myönnetty tai kelpuutettu, tai että vaatimukset joiden perusteella ilma-alusta käytetään eivät ole yhtenevät Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai niitä vaativimmat.

5. Siinä tapauksessa että sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön edustaja kieltää 3 kappaleen mukaisen asematasotarkastuksen tekemisen lentoyhtiön käyttämälle lentokoneelle, toisen sopimuspuolen tulee voida vapaasti päätellä, että tämä antaa aihetta 4 kappaleessa mainitun tyyppiseen vakavaan huoleen ja tehdä johtopäätökset, joihin kappaleessa on viitattu.

6. Kumpikin sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden lykätä toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön liikennöimisluvan käyttöä tai muuttaa sitä välittömästi, mikäli ensin mainittu sopimuspuoli joko asematasotarkastuksen, asematasotarkastusten sarjan, asematasotarkastuksen kieltämisen tai neuvottelun perusteella, tai muusta syystä tekee sen johtopäätöksen että välitön toimenpide on olennainen lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi.

7. Mikä tahansa toimenpide johon sopimuspuoli on ryhtynyt 2 ja 6 kappaleiden mukaisesti on keskeytettävä heti kun peruste tälle toimenpiteelle lakkaa olemasta.

12 artikla

Reilu kilpailu

1. Kummankin sopimuspuolen nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet osallistua tässä sopimuksessa tarkoitettuun kansainväliseen lentoliikenteeseen.

2. Sopimuspuolen tulee tarvittaessa ryhtyä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kilpailuasemaan.

13 artikla

Kaupallinen toiminta

1. Sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella, siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimelyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

2. Sopimuspuolen nimetyllä lentoyhtiöllä tulee olla oikeus myydä ilmakuljetuspalveluita omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin sopimuspuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, missä tahansa valuutassa. Sopimuspuoli ei saa rajoittaa toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä, eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

14 artikla

Varojen siirtäminen

1. Sopimuspuolen nimetyllä lentoyhtiöllä tulee olla oikeus siirtää myyntialueella syntyneet tuloylijäämät. Ilmakuljetuspalvelujen ja niihin liittyvien tai niitä täydentävien, suoraan tai asiamiesten kautta annettujen palvelujen myynnistä saadut tuotot, samoin kuin tällaisista tuotoista ansaittu korko siltä ajalta kun ne on talletettu odottamaan siirtoa, on sisällytettävä tällaisiin nettosiirtoihin.

2. Siirrot on tehtävä vapaasti vaihdettavassa valuutassa viralliseen vaihtokurssiin, eikä niihin normaalien pankkikulujen ja toimenpiteiden lisäksi saa kohdistaa muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

15 artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Kansainvälisen oikeuden mukaisten oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat velvollisuutensa toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, mikä on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainvälisoikeudellisia yleisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan sopimuspuolten on erityisesti toimittava Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevan yleissopimuksen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitetun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisistä koskevan

yleissopimuksen sekä Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

2. Sopimuspuolten on pyydettäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan estämiseksi.

3. Sopimuspuolten on toimittava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti, jotka on otettu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi, siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat sopimuspuoliin sovellettavissa; niiden tulee vaatia, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolen alueella sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että tällaisia ilma-alusten käyttäjiä voidaan vaatia noudattamaan edellä 3 kappaleessa tarkoitettuja ilmailun turvamääräyksiä ja -vaatimuksia, joita toinen sopimuspuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen sopimuspuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Kummankin sopimuspuolen on taattava, että sen alueella tehokkaasti sovelletaan asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin sopimuspuolen on myös harkittava myönteisesti toisen sopimuspuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laitton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

6. Kun sopimuspuolella on riittävä syy uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa.

16 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten käyttöä ja lentoa mainitun alueen sisällä, tulee soveltaa toisen sopimuspuolen nimeämään lentoyhtiöön.

2. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahtin tai postin tuloa tämän sopimuspuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttoa, maahan muuttoa, tullia, valuuttaa, terveydenhoitoa ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikuljumatkalla olevia matkustajia, matkatavaroita ja rahtia, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa alistaa muihinkin kuin yksinkertaiseen

tarkastukseen, lukuun ottamatta ilmarosvousta ja ilmailuun kohdistuvia väkivallantekoja vastaan suunnattuja turvatoimia.

17 artikla
Neuvottelut

Sopimuspuolten ilmoituviranomaisten on aika ajoin neuvoteltava keskenään läheisen yhteistyön hengessä varmistaakseen tämän sopimuksen määräysten toteuttamisen ja asianmukaisen noudattamisen.

18 artikla
Erimielisyyksien sovittelu

1. Jos sopimuspuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, sopimuspuolten on ensi sijassa pyrittävä ratkaisemaan se neuvotteluteitse.
2. Jos sopimuspuolet eivät saa aikaan sovintoa neuvottelemalla, ne voivat sopia erimielisyyden antamisesta jonkin henkilön tai toimielimen ratkaistavaksi; jos ne eivät näin sovi, erimielisyys on jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä alistettava kolmijäsenisen välitysoikeuden ratkaistavaksi, johon kumpikin sopimuspuoli nimeää yhden välimiehen ja nämä kaksi näin nimettyä nimeävät kolmannen. Kummankin sopimuspuolen on nimettävä välinties kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun se on diplomaattiteitse vastaanottanut toiselta sopimuspuolelta pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välitysoikeuden avulla, ja kolmas välimies on nimettävä tätä seuraavan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Ellei jompikumpi sopimuspuoli nimeä välimestä määrärajan kuluessa, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston presidentti voi jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä tarvittaessa nimetä välimiehen tai välinihet. Joka

tapauksessa kolmannen välimiehen on oltava kolmannen valtion kansalainen ja toimittava välitysoikeuden puheenjohtajana.

3. Sopimuspuolten on noudatettava tämän artiklan 2 kappaleen mukaan tehtyä ratkaisua.

4. Välitysoikeuden kulut on jaettava tasan sopimuspuolten kesken.

19 artikla

Muutokset

1. Mikäli jompikumpi sopimuspuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin sopimuspuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa olevien määräysten estämättä ainoastaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia sopimuspuolten ilmoituviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin heidän välillään sovitaan.

20 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.
2. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdeksantoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen. Ellei toinen sopimuspuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

21 artikla

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen ilmailua koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin sopimuspuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 17 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

22 artikla

Rekisteröinti ICAO:ssa

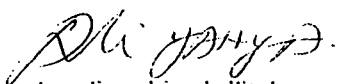
Tämä sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

23 artikla
Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun sopimuspuolet ovat diplomaattitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

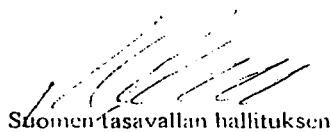
Tehty Helsingissä 24 päivänä kesäkuuta 1997, mikä vastaa 19 Sivun 575^F

kahtena alkuperäiskappaleena heprean, suomen ja englannin kielellä kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaisia. Mikäli syntyy erilaisia tulkintoja, englanninkielinen teksti on määräävä.



Israelin valtion hallituksen

puolesta



Suomen tasavallan hallituksen

puolesta

LIIITE

**Israelin valtion hallituksen ja Suomen tasavallan hallituksen väliseen
lentoliikennesopimukseen**

1. Reitit joita Suomen nimeämä lentoyhtiö voi liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Paikat Israelissa</u>	<u>Paikat Israelista edelleen</u>
Paikat Suo- men messä	Mikä tahansa Suo- men nimeämä paikka	Paikat Israelissa	Mikä tahansa nimeämä paikka

2. Reitit joita Israelin nimeämä lentoyhtiö voi liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Paikat Suomessa</u>	<u>Paikat Suomesta edelleen</u>
Paikat Israe- lissa	Mikä tahansa Israe- lin nimeämä paikka	Paikat Suomessa	Mikä tahansa Israelin nimeämä paikka

3. Sopimuspuolen nimeämä lentoyhtiö voi millä tahansa tai kaikilla lennoillaan jättää pois minkä tahansa välillä olevan paikan tai toisen sopimuspuolen alueelta edelleen olevan paikan edellyttäen että kaikki lennot alkavat lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueelta tai päättyvät sinne.

4. Viidennen vapauden oikeuksia ja stop-over -oikeuksia voidaan harjoittaa ainoastaan, jos siitä on tehty sopimus sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välillä.

נספח

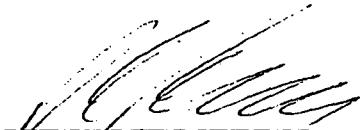
להסכם שירותים אוויריים בין ממשלת הרפובליקה של
פינלנד לבין ממשלת מדינת ישראל

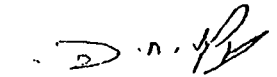
1. נתיבים שהמוביל האווירי המיועד של פינלנד רשאי להפעיל, בשני הכיוונים:
נקודות מוצא נקודות ביניים נקודות בישראל נקודות שמעבר
נקודות בפינלנד כל נקודה נקודות בישראל כל נקודה
שתקבע פינלנד שתקבע פינלנד שתקבע ישראל שתקבע פינלנד
2. נתיבים שהמוביל האווירי המיועד של ישראל רשאי להפעיל, בשני הכיוונים:
נקודות מוצא נקודות ביניים נקודות בישראל נקודות שמעבר
נקודות בישראל כל נקודה נקודות בפינלנד כל נקודה
שתקבע ישראל שתקבע ישראל שתקבע פינלנד שתקבע ישראל
3. המוביל האווירי המיועד של אחד משני הצדדים המתקשרים רשאי כחלק מהטיסות או ככולן לדלג על ביקור בכל נקודת ביניים או נקודה שמעבר, ובלבד שהשירותים יתחילו או יסתיימו כשטח ארצו של הצד המתקשר שהועיר את המוביל האווירי.
4. ניתן לממש זכויות חופש חמישי וזכויות חגיגה רק אם נעשה הסכם על כך בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.

סעיף 23
כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף כיום הראשון של החודש השני אחרי שהצדדים יודיעו זה לזה בצינורות הדיפלומטיים כי הנהלים הדרושים לכניסתו לחוקף של הסכם זה הושלמו.

נעשה כ הַסְכֵּם, ביום י"ט ניסן ה'תשנ"ז, שהוא 24 ביוני 1997, כשני עותקי מקור כשפות עברית, סינית ואנגלית, ולכל הנסחים דין מקור שווה. במקרה של הכדלי פרשנות, יכדיע הנוסח האנגלי.


בשם ממשלת הרפובליקה
של פינלנד


בשם ממשלת מדינת
ישראל

סעיף 19
תיקונים

1. אם נדאה לצד מתקשר כי רצוי לשנות הוראה מהוראות הסכם זה, הוא רשאי לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור תתחלנה בתוך פרק זמן של שישים (60) ימים מתאריך הבקשה, אלא אם כן שני הצדדים מסכימים על הארכתו של פרק זמן זה. כל שינוי שהוסכם עליו בהתייעצויות כאמור יאושר ע"י כל צד מתקשר בהתאם לנהלים המשפטיים הפנימיים שלו וייבנס לתוקף ביום הראשון של החודש השני אחרי שהצדדים המתקשרים הודיעו זה לזה כי נהלים אלה קוימו.
2. על אף הוראות ס"ק 1 לסעיף זה, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים רשאיות להסכים על תיקונים הקשורים אך ורק לנספח, וחם ייכנסו לתוקף כפי שיוסכם ביניהן.

סעיף 20
סיום

1. כל אחד מן הצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על התלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו כזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.
2. במקרה זה, יגיע ההסכם לסיומו (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר. בהעדר אישור קבלה של הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה (14) יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 21
אמנות רב-צדדיות

אם תיכנס לתוקף אמנה אווירית רב-צדדית כללית בנוגע לשני הצדדים המתקשרים, תכרענה הוראות אמנה כאמור. ניתן לקיים התייעצויות בהתאם לסעיף 17 להסכם זה במגמה לקבוע את המידה שבה יושפע הסכם זה מהוראות האמנה הרב-צדדית כאמור.

סעיף 22
רישום בארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית

הסכם זה וכל התיקונים בו יירשם בארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

2: חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסה, שהות, ויציאה משטח ארצו של נוסעים, צוות, מטען או דואר; כגון נהלים הנוגעים לכניסה, יציאה, הגירה ויציאת מהגרים; מכס; מטכע; כריאות והסגד יחולו על נוסעים, צוות, מטען ודואר שמוכיל כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר; בעודם נמצאים בתוך השטח האמור.

3: נוסעים; כבודה ומטען כמעבר ישיר מעל לשטח ארצו של אחד משני הצדדים המתקשרים שאינם עוזבים את שטח נמל התעופה השמור למטרות אלה; למעט בזיקה לאמצעים נגד מעשים של אלימות ופירטיות אווירית, יהיו כפוסים לכיבודת מפושטת בלבד.

סעיף 17
התייעצויות

ברוח שיתוף הפעולה ההדוק, תתייעצנה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה מעת לעת במטרה להבטיח יישום, ומילוי משכיע וציון; של הוראות הסכם זה.

סעיף 18
יישוב מהלוקות

1: התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בנוגע לפירושו או ליישומו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים ליישבה תחילה כמסא-ומתן.

2: לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר כמסא-ומתן, ושאים הם להסכים להביא את המחלוקת להכרעתו של גוף או אדם כלשהם; אם לא הסכימו על כך, תובא המחלוקת, לבקשת אחד משני הצדדים המתקשרים, להכרעתו של בית-דין של שלושה כוורים; מהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה ע"י השניים שמונו כך. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימנה כורך בתוך תקופה של (60) יום מתאריך קבלתה ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה בצינורות דיפלומטיים המבקשת בוררות במחלוקת ע"י בית דין כאמור; והכורך השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של (60) יום. לא עלה בידי צד מתקשר למנות בורך בתוך התקופה האמורה; אפשר שנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית יתבקש ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים למנות בורך או בוררים; לפי המקרה. בכל המקרים יהיה הכורך השלישי אזרח מדינה שלישית וישמש פרושב-ראש בית-הדין לבוררות.

3: הצדדים ימלאו אחד כל החלטה שניתנה לפי ס"ק 2 לסעיף זה.

4: הוצאות בית-הדין יחלקו באופן שווה בין הצדדים המתקשרים.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפישה כלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים כלתי-חוקיים אחרים נגד כטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה ומתקני ניווט, וכל איום אחר על כסחון התעופה האזרחית.
3. במסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים כהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, כמדיה שאותן הוראות כטיחות ישימות לגבי הצדדים המתקשרים; הם יחייבו מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעולי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי תעופה שכשטח ארצם, לנהוג כהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיונקטו כפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לכרוך נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וציוד לכלי טיס, לסני העלייה או ההטענה ובמהלכן. כן ישקול כל צד מתקשר כרוח אוהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטיחות מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.
5. במקרה של חקירת או איום בחקירת של תפיסה כלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או מעשים כלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה או מתקני ניווט, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר וכסוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.
6. כאשר יש לצד מתקשר סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לכטיחות בתעופה, רשאיות רשויות התעופה של הצד המתקשר הראשון לבקש להתייעץ לאלתר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 16
החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחר, הקשורים לכניסתם לשטח ארצו או ליציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים כשירותים אווירניים בינלאומיים, או להפעלה ולטיסה של כלי טיס כאמור כעודם בתוך שטח הארץ האמור, יחולו על המוכיל האווירי המיוער של הצד המתקשר האחר.

סעיף 13
פעילויות מסחריות

1. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תהיה הזכות להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במסגרת החוקים והתקנות שבתוקף שם, משרדים וסגל מנהלי, מסחרי וטכני, ככל שיהיה נחוץ לדרישותיו של המוביל האווירי המיועד.
2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים למכור שירותי הובלה אווירית על גבי מסמכי תעופה שלהם בשטחי ארצותיהם של שני הצדדים המתקשרים, במישרין או באמצעות סוכן, בכל מטבע. כל צד מתקשר יימנע מלהגביל את זכותו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר למכוד, ושל כל אדם לדבוש, הובלה כאמור.

סעיף 14
הערכת כספים

1. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להעביר את עורפי התקבולים של ההוצאות בשטח המכירה. ההכנסות ממכירות שירותי הובלה אווירית ושירותים נלווים או נוספים הניתנים במישרין או באמצעות סוכנים, וכן ריבית מסחרית על הכנסות כאמור הנצמחת בעודן מופקדות בהמתנה להעברה, ייכללו בהעברה נטו כאמור.
2. העברות כאמור תחבצנה במטבע הניתן להמרה חופשית בשער החליפין הרשמי, ולמעט היטלים ונהלים בנקאיים רגילים, לא יהיו כפופים לבל היטל, הגבלה, מכשול או עיכוב.

סעיף 15
בטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי החוק הכינלאומי, הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את מחויבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות כלתי - חוקית כחלק בלתי נפרד של הסכם זה. בלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי החוק הכינלאומי, יפעלו הצדדים המתקשרים במיוחד כהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-תוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים כלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, והפרוטוקול המוסף בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים כנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הכינלאומית, שנחתם כמונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכן בהתאם לכל אמנה אחרת ופרוטוקול אחר הנוגעים לבטיחות התעופה האזרחית ששני הצדדים דבקים בהן.

4. אם ביקורת כבש או שורה של ביקורות כבש כאמור מעוררות:
- א. חששות רציניים כי כלי טיס או הפעלתו של כלי טיס אינם עומדים בחקני המינימום שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנת שיקגו; או
- ב. חששות רציניים כי קיים חוסר של תחזוקה יעילה ושמירה על תקני בטיחות שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנת שיקגו, הצד המתקשר המבצע את הביקורת, למטרות סעיף 33 לאמנת שיקגו, יהיה חופשי להסיק כי הדרישות שלפיהן התעודה או הרישיונות ביחס לאותו כלי טיס או כיחס לאנשי צוותו של אותו כלי טיס הונפקו או קיבלו תוקף, או הדרישות שלפיהן מופעל אותו כלי טיס, אינן שוות לחקני המינימום שנקבעו לפי אמנת שיקגו או עולות עליהן.
5. במקרה שגישה למטרות ביצוע ביקורת כבש של כלי טיס שמפעיל המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 3 לעיל נמנעת ע"י נציגו של המוביל האווירי האמור, יהיה הצד המתקשר האחר חופשי להכין מכך כי מתעוררים חששות רציניים מהסוג שנוכר בס"ק 4 לעיל, ולהסיק את המסקנות הנזכרות באותו ס"ק.
6. כל צד מתקשר שומר על זכותו להתלות או לשנות את היתר ההפעלה של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר הראשון מיר במקרה שהצד המתקשר הראשון מגיע למסקנה, בין אם כתוצאה מביקורת כבש, סדרה של ביקורת כבש, מניעת גישה לביקורת כבש, התייעצויות או מסיבה אחרת, כי פעולה מיידית חיונית לבטיחות פעולתו של מוביל אווירי.
7. כל פעולה של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 2 או 6 לעיל חופסק מרגע שהכסים לנקיטה בפעולה זו חדל להתקיים.

סעיף 12
תחרות הוגנת

1. למוכילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים תהיה הזדמנות שווה והוגנת להשתתף בהובלה אווירית בינלאומית המכוסה ע"י הסכם זה.
2. כל צד ינקוט, מקום שיידרש, בכל פעולה נאותה שבסמכות השיפוט שלו כדי לבטל כל צורה של אפלייה או נוהג תחרותי בלתי הוגן שיש להם השפעה לרעה על מעמדו התחרותי של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר.

3. כל תעריף יוגש לאישור רשויות התעופה לפחות שלושים (30) יום (או פרק זמן קצר יותר ככל שעשויות להסכים עליו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים) לפני התאריך המוצע להנהגתם.
4. רשויות התעופה של אחד משני הצדדים המתקשרים מתקשר רשאיות לאשר כל תעריף מוצע בכל עת. בהעדר אישור כאמור, יראו אותו כאילו אישר ע"י רשויות התעופה של צד מתקשר, אלא אם כן בתוך עשרים (20) ימים אחרי תאריך ההגשה, הגישו רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לתעריף המוצע. אולם אם אחת מרשויות התעופה מוסרת הודעה בכתב כאמור על אי הסכמה, רשויות התעופה רשאיות, לבקשת כל אחת מהן, לנסות לקבוע את התעריף בהסכמה.
5. אם אין רשויות התעופה יכולות לקבוע תעריף לפי הוראות ס"ק 4 לסעיף זה, ניתן ליישב את הסכסוך, לבקשת כל אחת מהן, בהתאם להוראות 18 להסכם זה.
6. כל תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שיוחלף ע"י תעריף חדש שיוקבע בהתאם להוראות סעיף זה. אם לא הסכימו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים אתרת, לא יוארך תוקפו של תעריף מפורט ס"ק זה ליותר משנים עשר (12) חודשים אחרי התאריך שבו היה פג תוקפו בנסיבות אחרות.

סעיף 11 בטיחות התעופה

1. כל צד מתקשר רשאי לבקש התייעצויות בנוגע לתקני בטיחות הנשמרים בכל אזור ביחס לצורת אוויר, כלי טיס או הפעלתם, שאימץ הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור תקיימנה בתוך שלושים (30) ימים מתאריך בקשה זו.
2. אם בעקבות התייעצויות כאמור מוצא צד מתקשר אחד כי הצד המתקשר האחר אינו מקיים ומפעיל תקני בטיחות ככל אזור כאמור שהם שווים לפחות לתקני המינימום שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנת שיקגו, יודיע הצד המתקשר הראשון לצד המתקשר האחר על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים לנחוצים לשם עמידה בתקני מינימום אלה, ואותו צד מתקשר אחר ינקוט בפעולה מתקנת מתאימה. אי נקיטה של הצד המתקשר האחר בפעולה מתאימה בתוך חמישה עשר (15) ימים או פרק זמן ארוך יותר ככל שיוסכם, תהווה עילה להחלת סעיף 4 להסכם זה.
3. על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנת שיקגו, מוסכם כי כל כלי טיס שמפעיל המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בשירותים אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר או ממנו, בעודו כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ניתן להכפיפו לכדיקה ע"י הנציגים המוסמכים של אותו צד אחר על סיפון כלי הטיס וסביבו, כדי לבדוק הן את תוקף מסמכי כלי הטיס ומסמכי אנשי צוותו, ואת המצב הנדאה לעין של כלי הטיס ושל ציודו (ייקרא בסעיף זה "ביקורת כבש"), כתנאי שהזכר אינו מוביל לעיכוב בלתי סביר.

סעיף 8
אישור הוצאות תנועה

- 1: המוכיל האוורירי המיועד של צד מתקשר אהר יגיש את הוצאות התנועה שלו (לתקופת התנועה של הקיץ והחורף) לאישור רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר לפחות שלוש (30) ימים לפני תחילת הפעלה. הוצאות תנועה כלליות בעיקר את לוחות הזמנים; את הוצאות השירותים, ואת סוגי פליטי הטיסה שישמשו בהם. רשויות התעופה יהנו את החלטתן בנוגע לתוכנית תעופה שהוגשו כאמור פתוך עשרים (20) ימים מהתאריך שבו הגיש המוכיל האוורירי הנוגע בדבר את תוכניתו לאישור.
- 2: כל שינוי בתוכנית התנועה; וכן בקשות רשות להפעיל טיסות נוספות, יוגשו ע"י המוכיל האוורירי המיועד של צד מתקשר אחר לאישור רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. רשויות התעופה תטפלנה במהירות בבקשות כאמור לשינוי או לטיסות נוספות.

סעיף 9
מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של אחר מהצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר; לפני בקשתן; מידע וסטטיסטיקה כאמור הקשורים לכמות התנועה שמוכיל כשירותים המוסכמים המוכיל האוורירי המיועד של הצד המתקשר הראשון אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו; ככל שמכונים ומגוישים פרגיל לרשויות התעופה הלאומיות שלו; כל הנתונים הסטטיסטיים הנוספים על תנועה אשר רשויות התעופה של צד מתקשר אחר עשויות לרצות בהם; לפני בקשה; יחיו כפופים לרשויות הדייט ולהסכמה בין רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 10
העריפים

- 1: התעריפים שיגבה המוכיל האוורירי המיועד של צד מתקשר אחר המורה והכולל אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו ייקבעו ברמת סבירות; תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים לכך; לרבות עלויות הפעלה; הוצאות סביר; מאפייני השירות (כגון אמות מידה של מהירות ואכסון); טיבה המשתמשים והתעריפים של מוכילים אווריריים אחרים לגבי כל חלק מהנתונים המפורט; תעריפים אלה ייקבעו בהתאם להוראות הכאות של סעיף זה.
- 2: על התעריפים המאוזנים פס"ק 1 לסעיף זה ניתן להסכים בין המוכילים האווריריים המיועדים פיהם לכל אחר מהנתונים המפורטים. אולם התייעצויות בין המוכילים האווריריים לא תהווה דרישת חובה לגבי הגשה וקפידה של תעריפים.

4. את הציוד המוטס והרגיל, וכן החומרים, האספקה והציוד המוחזקים כדרך כלל על סיפון כלי טיס המופעל ע"י המוכיל האווירי של צד מתקשר אחד, ניתן לפרוק כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר רק באישר שלטונות המכס של אותו הצד המתקשר. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת פיקוח השלטונות האמורים עד לייצואם החוזר או עד אשר יסולקו כדרך אחת כהתאם לתקנות המכס.
5. מסמכים חיוניים של מוכיל אווירי, כגון לוחות זמנים, כרטיסי טיסה ושטרי מטען, המיועדים לשימוש המוכיל האווירי של צד מתקשר אחד, והוכנסו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יהיו פטורים מדמי מכס ומהיטלים אחרים כשטח הארץ האחדון.
6. כבודה ומטען במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר יהיו פטורים מדמי מכס, אגרות והיטלים אחרים שאינם מכוססים על עלות השידוחים עם ההגעה או העזיכה.

סעיף 7 הוראות קיכולת

1. המוכילים האוויריים המיועדים של הצדדים ייהנו מהזדמנויות הוגנות ושוות להפעיל את השירותים המוסכמים ככל נתיב המפורט כנספח להסכם זה.
2. כהפעילו את השירותים המוסכמים, המוכיל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יביא בחשבון את האינטרסים של המוכיל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר על מנת לא לפגוע שלא לצורך כשירותים שמפעיל המוכיל האווירי האחרון לאורך אותם נתיבים, כשלמותם או כחלקם.
3. היעד העיקרי של השירותים המוסכמים שיספקו המוכילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיה לספק, במקדם מעמס סביר, קיכולת ההולמת את הדרישות הנוכחיות והצפויות כאופן סביר להובלת נוסעים ומטען, לרבות דואר, הכאים משטח ארצו של הצד המתקשר שהועיד את המוכיל האווירי או המיועדים אליו.
4. הזכות להעלות או להוריד כשירותים המוסכמים תנועה בינלאומית הכאה ממדינות שלישיות או המיועדת אליהן כנקודה או כנקודות המפורטות כנספח להסכם זה חמומש כהתאם לעקרונות הכלליים של התפתחות תקינה של תחבורה אווירית בינלאומית ותהיה כפופה לעקרון הכללי שעל הקיכולת להיות קשורה:
 - א. לדרישות התנועה בין ארץ המוצא לבין ארצות היעדים הסופיים של התנועה;
 - ב. לדרישות פעילותם של מוכילים אוויריים במעבר; וכן
 - ג. לדרישות התנועה באזורים שדרכם עובר המוכיל האווירי, אחרי לקיחה בחשבון של שידותים מקומיים ואזוריים.

סעיף 5
היטלי תעבורה אווירית

אגרות והיטלים על שימוש בנמלי תעופה ובמתקני תעופה אחרים שמיטלות רשויות הווערפה המוסמכות כשטח ארצו של אחד משני הצדדים המתקשרים על כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר לא יהיו גבוהים יותר מאלה המוטלים על כלי טיס של מוביל אווירי לאומי המופעלים בשירותים אוויריים בינלאומיים דומים.

סעיף 6
פטור ממכס והיטלים אחרים

1. כלי טיס המופעלים בשירותים אוויריים בינלאומיים ע"י המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחר, וכן הציוד הרגיל שלהם, החלפים, מלאי הדלק והסיכה, ציוד לכלי טיס (לדבות מזון, משקאות וטבק) על סיפון כלי הטיס האמורים, יהיו פטורים מכל דמי מכס, אגרות ביקורת ותשלומים דומים אחרים עם הגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ובלבד שהציוד, החלפים, האספקה והמלאי האמורים יישארו על סיפון כלי הטיס עד למועד שבו ייצאו אותם מחדש או ישתמשו בהם או יצוכו אותם בכלי טיס כאמור בטיסות מעל לאותו שטח ארץ.
2. כן יהיה פטור מההיטלים, האגרות והתשלומים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, למעט היטלים המכוססים על עלות השירות שניתן:
 - א. ציוד לכלי טיס שהועלה על הסיפון כשטח ארצו של צד מתקשר אחד, במסגרת מגבלות סכירות, לשימוש בכלי טיס יוצא המופעל בשירות אווירי בינלאומי ע"י מוביל אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר;
 - ב. חלפים, לרבות מנועים, המוכנסים לשטח ארצו של צד מתקשר אחד לשם תחזוקה או תיקון של כלי טיס המופעל בשירות אווירי בינלאומי של מוביל אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר;
 - ג. דלק, חומרי סיכה ואספקה טכנית לצריכה המוכנסים לשטח ארצו של צד מתקשר אחד לשם שימוש בשירות אווירי בינלאומי של מוביל אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר, גם כאשר אספקה זו ניוערת לשימוש בקטע הנסיעה המבוצע מעל שטח ארצו של הצד המתקשר הנזכר ראשון, אשר כשטחו הועלו על הסיפון.
3. חומרים הנזכרים בס"ק 2 לסעיף זה ייתכן ויחויבו כהחזקה חתת פיקוח או ביקורת של המכס.

סעיף 3

הוצעת מובילים אוויריים והיתרי הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להוציא בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי אחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול או לשנות הוצעה כאמור.
3. עם קבלת הוצעה בכתב כאמור, רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, בפסוף להוראות ס"ק 4 לסעיף זה וס"ק 1 לסעיף 4, יעניקו כלא עיכוב למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר את היתר ההפעלה המתאים.
4. רשויות התעופה של צד מתקשר אתר רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי שהוציא הצד המתקשר האחר שיוכיח כי הנו כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותים אוויריים בינלאומיים ע"י הרשויות האמורות, בהתאם להוראות אמנת שיקגו.
5. מוביל אווירי, משיועד והורשה כך, רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שאותו מוביל אווירי ממלא אחר כל ההוראות בנות החלטה של הסכם זה, לרבות אלה הקשורות לתעריפים.

סעיף 4

סירוב, שלילה או התלייה של היתר הפעלה

1. לרשויות התעופה של כל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב להעניק או לשלול היתר הפעלה או להתלות את מימוש הזכויות המפורטות בס"ק 2 לסעיף 2 להסכם זה בידי המוביל האווירי של הצד המתקשר האחר, או לאכוף תנאים שיראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:
 - א. בפל מקרה שבו לא נחה דעתו כי הסיקור כפועל על אותו מוביל אווירי נמצא כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ושהמוביל האווירי מאוגד ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא בשטח הארץ האמור; או
 - ב. במקרה שאותו מוביל אווירי אינו ממלא אחרי החוקים ו/או התקנות של הצד המתקשר המעניק את הזכויות; או
 - ג. במקרה שהמוביל האווירי אינו פועל בדרך אחרת בהתאם לתנאים שנקבעו לפי הסכם זה.
2. אם שלילה מיידית, התלייה מיידית או אכיפה מיידית של התנאים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה אינן היוניות למניעת הפדות נוספות של חוקים ו/או תקנות, תמומש הזכות האמורה רק לאחר התייעצויות עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור תתחלנה בתוך פרק זמן של חמישה עשר (15) ימים מתאריך הבקשה התייעצויות.

- ז. המונח "קיבולת", פזיקה ל"שירותים מוסכמים"; פירושו הקיבולת של כלי הטיס המופעלים בשירותים האמורים, כפול התדירות שכלי הטיס כאמור מופעלים בה במשך פרק-זמן כנתיב או בקטע מנתיב נתון;
- ח. המונח "תעריף" פירושו המחירים שייגבו כעד הובלת נוסעים; כפורה או מטען (למעט דואר): לרבות כל הטבה משמעותית נוספת שתוענק או תהיה זמינה בקשר להובלה כאמור; והעמלה שיש לשלם על מכירת הכרטיסים להובלת בני אדם; או עסקאות דומות להובלת מטען: הוא כולל גם את התנאים המטריים את החלתו של מתיר ההובלה או השלום העמלה.
2. הנספח מהורה חלק בלתי נפרד מהסכם זה וכל ההתייחסויות להסכם זה הכלולנה התייחסות לנספח; אלא אם כן יש הוראות אחרות.
3. הכותרות שניתנו לסעיפי הסכם זה הן למטרות התייחסות בלבד.

סעיף 2
הענקת זכויות תעבורה

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות הבאות ביחס להפעלת השירותים האוויריים של האחרון:
- א. הזכות לטוס מעל לשטח ארצו ללא נחיתה;
- ב. הזכות לערוך חניות בשטח ארצו שלא למטרות תעבורה.
2. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה לשם הפעלת שירותים אוויריים בינלאומיים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה: השירותים והנתיבים האמורים ייקראו להלן "שירותים מוסכמים" ו"נתיבים מפורטים" בהתאמה. בעודו מפעיל שירות מוסכם בנתיב מפורט, ייהנה המוביל האווירי שהועיד כל צד מחקשר, נוסף על הזכויות המפורטות בס"ק 1 לסעיף זה; מהזכות לערוך חניות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר בנקודות המפורטות לגבי אותו נתיב בנספח למטרות העלאה ו/או הורדה של תעבורה בינלאומית של נוסעים; מטען ודואר; כנפרד או כמשולב.
3. אין בסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את הזכות להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים; מטען ודואר; המובלים למטרות ריוח או בשירותים ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

- ממשלת הרפובליקה של פינלנד וממשלת מדינת ישראל, שתיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים";
- בהיותן צדדים לאמנת התעופה האזרחית הבינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;
- ברצותן לקדם את פיתוח התובלה האווירית בין פינלנד לבין ישראל ובמידה רבה ככל האפשר להמשיך בשיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה;
- בשאיפתן לעשות הסכם, כהתאם ובתוספת לאמנה האמורה, בדבר שירותים אוויריים בין שטחי ארצותיהן ומעבר להן;
- הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

1. למטרות הסכם זה, אלא אם כן מתבקש אחרת לפי ההקשר:
 - א. המונח "אמנת שיקגו" פירושו אמנת התעופה האזרחית הבינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים ולאמנה שאומצו לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואותם נספחים ותיקונים אומצו ע"י שני הצדדים המתקשרים;
 - ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של הרפובליקה של פינלנד, מינהל התעופה האזרחית, ובמקרה של מדינת ישראל, שר התחבורה, או בשני המקרים, כל אדם או גוף אחרים שהוסמכו למלא את התפקידים שמבצעות בהווה הרשויות האמורות או תפקידים דומים;
 - ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שצד מתקשר הועיד והרשה בהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
 - ד. למונחים "שטח ארץ", "שירותים אוויריים", "שירותים אוויריים בינלאומיים", "מוביל אווירי", ו"חגייה שלא למטרות תעבורה", משמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנת שיקגו;
 - ה. המונח "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או כפי שתוקן כהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף 19 להסכם זה;
 - ו. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו שירותים אוויריים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה להובלת נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או כמשולב;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם שירותים אוויריים

בין

ממשלת הרפובליקה של פינלנד

לכין

ממשלת מדינת ישראל

[TRANSLATION - TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République de Finlande, 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;

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre Israël et la Finlande et de poursuivre dans toute la mesure possible la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention et conforme à cette dernière en vue de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression "la Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également de toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que tous amendements des Annexes et de la Convention adoptés au titre des Articles 90 et 94 de la Convention dans la mesure où lesdites Annexes et lesdits amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de l'État d'Israël, du Ministre des transports et, dans le cas de la République de Finlande, du Département de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transport aérien choisie et habilitée à exploiter lesdits services conformément à l'Article 3 de cet Accord;

d) Les termes ou expressions "territoire", "services aériens", "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 de Chicago;

e) Le terme "Annexe" s'entend de l'Annexe au présent Accord ou telle qu'amendée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article 19 de cet Accord;

f) L'expression "services convenus" s'entend des services aériens pour le transport public de passagers, de marchandises et de courrier, qui peuvent être exploités sur les routes spécifiées séparément ou ensemble;

g) 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;

h) Le terme "tarif" s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages ou marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris le coût de toutes prestations supplémentaires à fournir ou à offrir en conjonction avec ledit transport ainsi que la commission à verser sur la vente des billets pour le transport des passagers, ou sur les transactions correspondantes pour le transport des marchandises. Le tarif comprend également les conditions qui régissent l'application du prix du transport ou du paiement de la commission.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'Annexe.

3. Les titres des Articles du présent Accord sont donnés en tant que références.

Article 2. Octroi de droits de circulation

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes spécifiées" respectivement. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante, exploitant des services convenus sur une route spécifiée, bénéficie, outre les droits susmentionnés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe aux fins d'embarquer ou de déposer des passagers, des marchandises ou du courrier, séparément ou ensemble, dans le cadre de transports aériens internationaux.

3. Aucune disposition du présent Article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et habilitation des entreprises transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ladite désignation.

3. Au reçu de cette désignation écrite, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent Article et du

paragraphe 1 de l'Article 4, accorder sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation adéquate.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition que ladite entreprise de transport aérien se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris celles concernant les tarifs.

Article 4. Refus, annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits:

a) Dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude que l'entreprise de transport aérien est soumise à un contrôle effectif sur le territoire de la Partie contractante et que cette entreprise a été constituée et a son siège sur ledit territoire; ou

b) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien en question ne respecte pas la législation et/ou la réglementation de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent Article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions à la législation et/ou à la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

Article 5. Taxes d'aéroport

Les taxes et redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et des installations aéroportuaires par les autorités compétentes sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises de transport aérien fournissant des services aériens internationaux similaires.

Article 6. Exemption des droits de douanes et autres impôts

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés ou consommés par ledit aéronef sur des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exemptés des droits, honoraires et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être employés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles et provisions et pièces de rechange normalement conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient utilisés de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents nécessaires tels qu'horaires, billets et connaissements aériens destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires sur ce territoire.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exempts des droits de douane, redevances et autres taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services à l'arrivée et au départ.

Article 7. Dispositions relatives à la capacité

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

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que la dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge raisonnable une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur les services convenus du trafic international destiné à des pays tiers ou en provenance de ces derniers à un point ou des points sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord est exercé conformément aux principes généraux du développement harmonieux des transports aériens internationaux et il est régi par le principe général que la capacité doit être liée :

a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;

b) Aux exigences de l'exploitation économique de services long courrier; et

c) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 8. Approbation des plans de vol

1. L'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante soumet pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au plus tard trente (30) jours avant le début des services leurs programmes de vols pour la saison d'été comme pour la saison d'hiver. Ces programmes doivent indiquer en particulier les horaires, la fréquence des services et le type d'aéronefs utilisés. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante communiquent leur décision sur ces projets de plans de vols dans les vingt (20) jours qui suivent la date à laquelle l'entreprise de transport aérien concernée présente son plan pour approbation.

2. Toute modification des plans de vols ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploiter des vols supplémentaires sont soumises par l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites demandes seront prises en considération dans les meilleurs délais, par les autorités aéronautiques.

Article 9. Information et statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, tous les renseignements et statistiques liés au trafic entrepris sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante ou à destination de ce dernier, comme celles qui sont normalement établies et présentées à ses propres autorités nationales.

Toutes données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font, sur demande, l'objet de discussions et d'un accord mutuel entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs devant être appliqués pour un service convenu sont fixés à un taux raisonnable compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les différences de caractéristiques du transport (telles que la vitesse et le confort), les intérêts des usagers et les tarifs demandés par les autres entreprises de transport aérien pour une partie quelconque de la route indiquée. Lesdits tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions suivantes du présent Article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées compétentes pour chacune des routes indiquées. Toutefois, des consultations interentreprises ne revêtent pas un caractère impératif pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins (ou pour des périodes plus courtes dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date proposée pour son introduction.

4. Chaque tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faute d'une telle approbation, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, à moins que dans les vingt (20) jours qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation à l'égard du tarif proposé. Toutefois, dans ce cas les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, s'efforcer de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent établir un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 4 du présent Article, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être réglé conformément aux dispositions de l'Article 18 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent Article demeure en vigueur jusqu'au moment où il est remplacé par un nouveau tarif établi conformément aux dispositions du présent article. Sauf dispositions contraires convenues par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en

vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 11. Sécurité des vols

1. Chaque Partie contractante peut demander à tenir des consultations en ce qui concerne les normes de sécurité dans tous les domaines ayant trait à l'équipage, à l'appareil ou à l'exploitation de ce dernier adoptées par l'autre Partie contractante. Lesdites consultations devront avoir lieu dans les trente (30) jours à partir de ladite demande.

2. Si, à la suite desdites consultations, une Partie contractante estime que les normes de sécurité adoptées et administrées par l'autre Partie contractante dans lesdits domaines ne sont pas au moins égales aux normes minimales établies à ce moment-là à la suite de la Convention de Chicago, la première Partie contractante notifiera ses conclusions à l'autre Partie contractante ainsi que les mesures qu'elle juge nécessaires en vue de se conformer auxdites normes minimales, et l'autre Partie contractante prendra des mesures appropriées en vue de remédier à cette situation. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans les quinze (15) jours qui suivent la notification ou dans tout délai convenu, l'Article 4 du présent Accord sera appliqué.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout appareil exploité par une entreprise aérienne désignée de l'une des Parties contractantes pour les services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peuvent, pendant sa présence sur le territoire de ladite autre Partie contractante, être examiné par les Représentants autorisés de cette dernière, ledit examen ayant lieu à bord et autour de l'appareil, en vue de vérifier à la fois la validité des documents afférents à l'appareil et à son équipage ainsi que la condition apparente de l'appareil et de son équipement (ladite inspection étant appelée dans le présent Article "inspection de rampe de décollage"), à condition que ladite inspection n'entraîne pas des retards indus.

4. Dans le cas où ladite inspection ou une série d'inspections de ce genre donnent lieu à :

a) Des doutes sérieux quant à la mesure dans laquelle un appareil ou son exploitation ne répondent pas aux normes minimales établies à ce moment-là à la suite de la Convention de Chicago, ou

b) Des préoccupations sérieuses quant à l'absence d'application et d'administration de normes de sécurité établies à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago,

la Partie contractante effectuant l'inspection doit, aux fins d'application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, être libre de conclure que les critères en fonction desquels le certificat d'aptitude qui a été attribué ou validé en ce qui concerne ledit appareil et son équipage, ou que les critères d'exploitation dudit appareil, ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales établies conformément à la Convention de Chicago.

5. Si le représentant de l'entreprise de transport aérien refuse l'accès aux fins d'effectuer une inspection de rampe d'un appareil exploité par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante sera libre de conclure que des préoccupations sérieuses du type visé au paragraphe 4 ci-dessus existent et de tirer les conclusions visées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation octroyée à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante conclut, soit à la suite d'une ou d'une série d'inspections de rampe, d'un refus d'accès pour inspection de rampe, consultation ou toute autre raison, qu'une action immédiate s'impose en vue de préserver la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

7. Toute action prise par une Partie contractante conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 6 ci-dessus prendra fin dès que les raisons ayant motivé ladite action cessent d'exister.

Article 12. Concurrence loyale

1. Des chances égales et équitables seront données aux entreprises désignées par les deux Parties contractantes d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prendra, en tant que de besoin, toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article 13. Activités commerciales

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans le cadre des lois et règlements en vigueur sur le territoire de cette dernière, les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique dont peut avoir besoin l'entreprise de transport aérien concernée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien avec leur propre documentation de transport dans les territoires des deux Parties contractantes, soit directement ou soit par l'entremise d'un agent, ladite vente pouvant être effectuée dans n'importe quelle monnaie. Chaque Partie contractante veille à ne pas réduire le droit de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de vendre des prestations de transport aérien et à ne pas réduire le droit des personnes d'acheter ces prestations.

Article 14. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de transférer les excédents de recettes enregistrées sur le territoire de la vente. Les recettes provenant de la vente de services de transport aérien et des services connexes ou supplémentaires fournis directement ou par l'entremise d'agents, ainsi que les intérêts commerciaux enregistrés sur lesdites recettes pendant leur dépôt en attendant le transfert, seront inclus dans ledit transfert net.

2. Les transferts de fonds s'effectueront en une monnaie librement convertible au taux de change officiel et, à l'exception des frais de banque et des procédures bancaires normales, sont exonérés de tous impôts, taxes, limitations ou délais.

Article 15. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention de Chicago dans les mesure où lesdites dispositions et normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante reconnaît que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou 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 16. Application des lois et réglementations

1. Les lois et réglementations d'une Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de ce dernier de l'aéronef assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence sur ledit territoire s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, équipages, marchandises ou courrier telles que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, les devises, la santé et les quarantaines s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

Article 17. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

Article 18. Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, un désigné par chaque Partie contractante et le troisième devant être nommé par les deux arbitres déjà désignés. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par le tribunal en question et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les délais spécifiés, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut,

à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou les arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et fait fonction de président du tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses relatives à l'arbitrage sont partagées également entre les Parties contractantes.

Article 19. Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante conformément à ses dispositions législatives et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes s'informent réciproquement que les formalités voulues ont été accomplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent Article, les amendements qui ne concernent que l'Annexe peuvent être décidés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur comme convenu entre elles.

Article 20. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Conventions multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention l'emportent. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'Article 17 du présent Accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 22. Enregistrement avec l'OACI

Le présent Accord et ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes se sont notifiées réciproquement par la voie diplomatique que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur sont accomplies.

Fait à Helsinki le 24 juin 1997, qui correspond au 19 Sivan 5757, en deux exemplaires originaux dans les langues hébraïque, finnoise et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte en anglais fera foi.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

ALI YIHYE

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

MATTI AURA

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE

1. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée de la Finlande, dans les deux directions :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Israël	Points au-delà
Points en Finlande	Tout point choisi par la Finlande	Points en Israël	Tout point choisi par la Finlande

2. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée d'Israël, dans les deux directions :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Finlande	Points au-delà
Points en Israël	Tout point choisi par Israël	Points en Finlande	Tout point choisi par Israël

3. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante peut décider d'omettre sur un ou sur tous les vols de faire escale à tout point intermédiaire ou au-delà à condition que tous les services commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise en question.

4. Les droits de trafic de cinquième liberté et les droits d'escale peuvent être exercés uniquement dans le cas où un accord à cet effet est passé entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

No. 35443

**Israel
and
Philippines**

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Republic of the Philippines concerning cooperation in the fields of posts and telecommunications: Makati, 18 June 1997

Entry into force: *27 January 1998 by notification, in accordance with article 9*

Authentic texts: *English and Hebrew*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 5 January 1999*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**Israël
et
Philippines**

Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République des Philippines relatif à la coopération dans les domaines des postes et des télécommunications: Makati, 18 juin 1997

Entrée en vigueur : *27 janvier 1998 par notification, conformément à l'article 9*

Textes authentiques : *anglais et hébreu*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 5 janvier 1999*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.