

No. 39017

**Israel
and
Yugoslavia**

**Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the
Federal Government of the Federal Republic of Yugoslavia (with annex).
Belgrade, 24 May 2001**

Entry into force: *10 July 2002 by notification, in accordance with article 22*

Authentic texts: *Hebrew, Serbian and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 6 December 2002*

**Israël
et
Yougoslavie**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le
Gouvernement fédéral de la République fédérale de Yougoslavie (avec annexe).
Belgrade, 24 mai 2001**

Entrée en vigueur : *10 juillet 2002 par notification, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *hébreu, serbe et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 6 décembre 2002*

נספח

להסכם ההובלה האווירית בין ממשלת מדינת ישראל לבין הממשלה הפדרלית של הרפובליקה הפדרלית של יוגוסלביה בדבר תובלה אווירית סדירה בין שטחיהן

1. נתיבים שבהם המוביל האווירי המיועד של הרפובליקה הפדרלית של יוגוסלביה רשאי להפעיל שירותי אוויר:
 - כל נקודה ביוגוסלביה;
 - כל נקודות ביניים,
 - כל נקודה בישראל;
 - כל נקודה שמעבר
2. נתיבים שבהם המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל רשאי להפעיל שירותי אוויר:
 - כל נקודה בישראל
 - כל נקודות ביניים
 - כל נקודה ביוגוסלביה
 - כל נקודה שמעבר
3. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר לא יממש זכויות תעבורה לפי החופש החמישי מארצות שלישיות ואלהן אלא אם כן שתי רשויות התעופה הסכימו על כך ואישרו בהתאם. בשקלם להעניק זכויות תעבורה לפי החופש החמישי, יילקחו בחשבון אמות המידה הבאות:
 - א. דרישות התעבורה שמקורה או יעדה הם שטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי;
 - ב. דרישות התעבורה באזור שדרכו שבר המוביל האווירי, אחרי הבאה בחשבון של שירותים מקומיים ואזוריים;
 - ג. דרישות תפעול מובילים אוויריים במעבר.
3. כל נקודה או נקודות ביניים או שמעבר, ניתן, לשיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד, לדלג עליהן, בחלק מהטיסות או בכלן, ובלבד שהשירותים יתחילו או יסתיימו בשטח ארצו של הצד המועיד את המוביל האווירי.
4. התייחסות לסעיף 3 ס"ק 1 להסכם, במקרה שהתפתחות התעבורה מובילה לדרישות קיבולת משמעותיות נוספות מצד ציבור הנוסעים בין שתי הארצות, כולל תעבורה מוסכמת לפי החירות החמישית, המצדיקות את הצורך במובילים מיועדים סדירים אחרים, כל רשות תעופה רשאית לבקש התייעצויות בעניין. אם הושג הסכם, הוא ייכנס לתוקף אחרי אישורו בחילופי איגרות דיפלומטיות.

סעיף 22
כניסה לתוקף

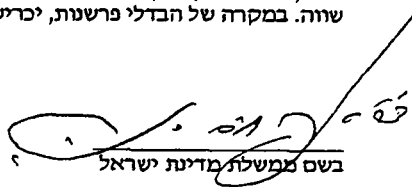
הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו יודיעו שני הצדדים המתקשרים זה לזה בכתב, בחילופי איגרות דיפלומטיות, כי מולאו דרישותיהם הפנימיות באשר לכניסה לתוקף.

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

נעשה ב יארב ביום 24/5/01, שהוא יום כ' אלול 5761, -
2001, בשני עותקי מקור כל אחד בשפות עברית, סרבית ואנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם הממשלה הפדרלית של הרפובליקה
הפדרלית של יוגוסלביה



בשם ממשלת מדינת ישראל

בצינורות דיפלומטיים, המבקשת בוררות במחלוקת, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) ימים. לא מינה אחד הצדדים המתקשרים בורר בתוך התקופה האמורה, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה האמורה, רשאי כל אחד מהצדדים המתקשרים לבקש מנשיא מועצת הארגון לתעופה אזרחית בין-לאומית למנות בורר או בוררים, לפי המקרה. בכל המקרים יהיה הבורר השלישי אזרח של מדינה שלישית, שמש כנשיא בית-הדין ויקבע את המקום שבו תתקיים הבוררות. בין-הדין לבוררות יקבע לעצמו את סדרי הדין, ואם יהיה צורך יחליט איזה דין יהיה בר החלה.

3. כל החלטה של בית הדין לבוררות תחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם כן החליטו אחרת בעת הפניית המחלוקת לבית הדין לבוררות.

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

5. אם וכל עוד לא מילא צד מתקשר אחר החלטה כלשהי שניתנה לפי סייק 2 לסעיף זה, וכל זמן שאין הוא ממלא אחריו, רשאי הצד מתקשר האחר להגביל, לעכב או לבטל כל זכות או זכות-יתר שהעניק בתוקף הסכם זה לצד המתקשר האחר שלא מילא אחר ההחלטה, או למוביל האוויר המיועד שלא מילא אחר ההחלטה.

סעיף 20 רישום

הסכם זה וכל השינויים בו, יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 21 סיום

1. הסכם זה יהיה בתוקף לפרק זמן בלתי מוגבל.

2. צד מתקשר רשאי בכל עת למסור לצד המתקשר האחר הודעה בכתב, בצינורות דיפלומטיים, על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה יובא ההסכם לידי סיום שנים עשר (12) חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד המתקשר האחר, אלא אם כן בוטלה ההודעה להביאו לידי סיום, בהסכמה הדדית, לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור קבלה ע"י הצד המתקשר האחר, תישב ההודעה כאילו נטקבלה ארבעה עשר יום (14) אחרי קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 15
חילופי מידע סטטיסטיקה

המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יספק לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לבקשתו, מידע סטטיסטי ככל שיירש באופן סביר למטרות קביעת הקיבולת שיספק המוביל האווירי המיועד, כמות התנועה המובלת בשירותים המוסכמים

סעיף 16
מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים את תחום נמל התעופה השמור לצרכים אלה, יהיו כפופים לפיקוח מפורט. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מדמי מכס ומהיטלים אחרים.

סעיף 17
התייעצויות

1. ברוח של שיתוף פעולה הדוק, ייועצו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים זו בזו מעת לעת, במטרה לחבטיח את יישום הוראותיו של הסכם זה ונספחו, ואת קיומם כאות.
2. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך תקופה של 60 ימים מתאריך קבלת בקשה כאמור, אלא אם כן הסכימו הצדדים המתקשרים אחרת.

סעיף 18
שינויים

1. נראה לצד מתקשר כי רצוי לשנות הוראה מהוראות ההסכם, הוא רשאי לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה ניתן לקיים בדיון או בהתכתבות, והן יתחילו בתוך תקופה של 60 ימים מתאריך הבקשה. שינויים שעליהם הוסכם כך ייכנסו לתוקף אחרי אישורם בחילופי איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בנספח להסכם ניתן לערוך בהסכם ישיר בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים ולאשך בחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן באופן שיתאים לכל אמנה רב-צדדית העשויה להפוך למחייבת לגבי שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 19
יישוב מחלוקת

1. התעוררה מחלוקת בעניין פרשנות להסכם זה או ישומו, ישתדלו רשויות התעופה ליישבה במשא ומתן.
2. לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר במשא-זמתן, הם רשאים להסכים להפנות את המחלוקת להכרעת בית דין של שלושה בוררים, אשר אחד מהם ימונה ע"י כל צד מתקשר והשלישי ע"י שני הבוררים. כל צד מתקשר ימנה בורר בתוך תקופת שישים (60) ימים מהתאריך שבו קיבל צד מתקשר הודעה,

3. לקיבולת שיספקו המובילים האוויריים המיועדים בשירותים המוסכמים תהיה זיקה קרובה לדרשות ההובלה האווירית המשוערות של ציבור הנוסעים בין שטחי הצדדים המתקשרים.
4. הסכם בין שני המובילים האוויריים המיועדים בנוגע לתדירות וללוחות זמנים להפעלת השירותים המוסכמים יזבא לאישור שתי רשויות התעופה לפני הפעל השירותים המוסכמים האמורים, ולפחות (30) ימים לפני כניסתם לתוקף. במקרה שלא ניתן להשיג הסכם כאמור בין המובילים האוויריים המיועדים, יזבאו הנושאים השנויים במחלוקת בפני רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים להכרעתן הסופית.
5. כל הסכם מסחרי שייעשה בין המובילים האוויריים המיועדים יזבא לאישור שתי רשויות התעופה.

סעיף 13 סיסות ללא עישון

1. כל צד מתקשר יעודד את המוביל האווירי שלו לאסור עישון בכל הטיסות הנושאות נוסעים שמפעילים המובילים האוויריים שלו בין שטחי הצדדים המתקשרים.
2. איסור זה יחול על כל המקומות בתוך כלי הטיס ויהיה בתוקף ממועד תחילת עליית הנוסעים למטוס ועד למועד השלמת ירידת הנוסעים.
3. כל צד מתקשר יקוטט בכל האמצעים הנראים לו סבירים כדי להבטיח ציות לחוקים ולתקנות שלו על ידי המובילים האוויריים שלו ושל נוסעיהם וצוותיהם.

סעיף 14 הקלת והיטלי משתמשים

1. כל צד מתקשר רשאי להטיל או להרשות להטיל היטלים הוגנים וסבירים לשימוש בנמלי-תעופה ומתקני תעופה אחרים, ובלבד שהיטלים אלה לא יהיו גבוהים מאלה שמשלמים מובילים אוויריים אחרים בשירותי תעופה בינלאומיים דומים.
2. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין הגופים המוסכמים שלו הממונים על גביית היטלים לבין המובילים האוויריים המיועדים המשתמשים בשירותים ובמתקנים; ומקום שמעשי, באמצעות הגופים המיציגים את המובילים האוויריים. תינתן הודעה סבירה למשתמשים לגבי הצעות לשינויים בהיטלי המשתמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם בטרם יבוצעו השינויים.
3. צד מתקשר לא יתן עדיפות למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל אווירי העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר בהחלת תקנותיו בענייני מכס, הגירה, חסג ותקנות דומות, או בשימוש בממלי תעופה, נתיבי אוויר, שירותי תעבורה אווירית, ומתקנים הקשורים לכך שבשליטתו.

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיסה אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני עזר לטיסה, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה להקלה בתקשורת ובאמצעים מתאימים אחרים הנוגעים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית כאמור.
6. הייתה לאחד הצדדים המתקשרים סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות בטחון התעופה שבסעיף זה, רשאיות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לבקש להיוועץ לאלתר ברשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.
7. הסדרי היישום הנוגעים לאמצעי ביטחון מיוחדים שיבוצעו יוסכמו ע"י הרשויות המוסמכות של הצדדים המתקשרים.

סעיף 11 העברת תקבולים של עודפים

תוך שמירה על עקרון ההדדיות:

1. המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יהיה חופשי למכור שירותי הובלה אווירית בשטח הצד המתקשר האחר, במטבע מקומי או במטבע הניתן להמרה, במישרן או באמצעות סוכנים; בכפוף לקבלת אישור נאות מהרשויות המתאימות.
 2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להמיר למטבע הניתן להמרה את עודף התקבולים על ההוצאות ולהעבירו עודף תקבולים זה משטח המכירה אל שטח הבית שלהם. בהעברות נטו כאמור ייכללו הכנסות ממכירות שנגשו במישרן או באמצעות סוכן של שירותי הובלה אווירית ושירותים נוספים אחרים, והתשלומים יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שבתוקף בין שתי הארצות, אם הושג הסכם כאמור, ולתקנות המטבע הישימות.
 3. הנוהל להעברות כאמור יהיה בהתאם לתקנות מטבע חוץ החלות בארץ שבה נצמחת ההכנסה.
 4. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר פטור מהמסים וההיטלים על הרווחים או ההכנסות הנצמחים מהפעלת שירותי האוויר.
- רווחים והכנסות אלה יהיו חייבים במס רק בשטח של הצד המתקשר שבו נמצא מקום העסק העיקרי של המוביל האווירי המיועד הנוגע בדבר.
- מקום שקיים הסכם מיוחד למניעת כפל מס בו יקח למס על הכנסה ועל הון בין הצדדים המתקשרים, יכריעו הוראות האחרון.

סעיף 12 קיבולת

1. למובילים האוויריים של שני הצדדים המתקשרים תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה.
2. בהפעילו את השירותים המוסכמים יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר בחשבון את עניינו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לכל ייפגעו שלא לצורך שירותים שמספק האחרון באותו נתיב, כולו או חלקו, או בנתיבים אחרים ברשתו.

סעיף 9
הכרה בתעודות וברישיונות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות הסמכה ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י אחד הצדדים המתקשרים יוכרו, במשך תקופת היותם בתוקף, כבעלי תוקף חוקי ע"י הצד המתקשר האחר למטרות הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיהן התעודות והרישיונות האמורים הונפקו או קיבלו תוקף שוות ערך לתקני המינימום העשויים להיקבע בהתאם לאמנה, או עלות עליהן.
2. עם זאת, כל צד מתקשר שומר לעצמו את הזכות לטרב לחכיר בתקפותם של תעודות ההסמכה והרישיונות שהוענקו לאזרחיו או שקיבלו תוקף עבורם ע"י הצד המתקשר האחר או ע"י מדינה אחרת, לצורך טיסות מעל שטחו.

סעיף 10
בטחון

1. הצדדים המתקשרים חוזרים ומאשרים את מחויבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יקפידו במיוחד לפעול בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים אחרים המבוצעים בכלי-טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה כהאג ביום 16 בדצמבר, 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר, 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים במלמי תעופה המשרתים תעופה אזרחית בינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכך כל אמנה או פרוטוקול אחרים המסדירים את בטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים מחויבים להם.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הדרושה למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על בטחון התעופה האזרחית.
3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביחסייהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו על-ידי הארגון הבינלאומי לתקופה האזרחית ויועדו כנספחים לאמנה ככל שאותן הוראות בטחון חלות על הצדדים; הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטחם, ומפעיליהם של נמלי תעופה שבשטח ארצם ינהגו בהתאם להוראות בטחון התעופה האמורות.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לדרוש ממפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות בטחון התעופה המוזכרות בסעיף 3 לעיל, הנדרשות על-ידי הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח כי אמצעיים נאותים יוחלו בפועל בשטחו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וצידת כלי טיס, לפני העליה או הטעינה ובמהלך. כן ישקול כל צד מתקשר ברוח אוהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

5. אם נראה לרשויות התעופה של צד מתקשר שתעריף שהגיש להן המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר הוא חריג או שהחלתו תהווה התנהגות אנטי-תחרותית העלולה לגרום נזק למוביל אווירי אחר (או מובילים אוויריים אחרים), הן רשאיות, בתוך 20 ימים מקבלת ההגשה, לבקש התייעצויות עם הצד האחר. התייעצויות כאמור תושלמה בתוך 21 ימים ממועד הבקשה והתעריף המבוקש ייכנס לתוקף בתום אותה תקופה אלא אם כן שתי רשויות התעופה מסכימות אחרת.
6. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש, אולם לא יוארך מתעריף מכוח ס"ק זה ליותר מאשר (12) חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

סעיף 7 ייצוג

1. המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יורשה, על בסיס של הדדיות, להקים ולהחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נציגים וסגל מסחרי, תפעולי וטכני שלו, כנדרש בקשר להפעלת השרותים המוסכמים. סגל זה ייבחר מתוך אזרחי אחד הצדדים, או שניהם, לפי הצורך.
2. דרישות אלה לסגל ניתן לספק, לשיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד, ע"י הסגל שלו או ע"י שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים, הפועלים בשטחו של הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור בשטחו של אותו צד מתקשר.
3. כל צד מתקשר יסייע, בכפוף לחוקים ולתקנות שלו, למובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר בחקימו את משרדיו ובבקשו את המתקנים הדרושים לפעולתו, על מנת לאפשר את הפעלתם ללא עיכוב מיותר של המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 8 החלת חוקים ותקנות

1. חוקי ותקנותיו של כל צד מתקשר, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס הפועלים בטיס בינלאומי, או הקשורים להפעלת אותם כלי טיס בעודם שוהים בשטחו, יחולו על כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח האמור, שהייתם בו וצאתם ממנו.
2. חוקי ותקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסה לשטחו, לשהייה בו, למעבר דרכו וליציאה ממנו של נוסעים, צוות, כבודה, מטען ודואר בכלי טיס, לרבות תקנות הקשורות לכניסה ויציאה, הגירה, עזיבה, דרכונים, מכס, מטבע ואמצעים סיטריים, יוקימו בידי המוביל האווירי של כל צד מתקשר עם כניסתו אל או יציאתו משטח הצד המתקשר האחר, ובעת שהייתו בו.

2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
- א. שהוכנסו לשטח ארצו של צד מתקשר אחד על-די המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
 - ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בהגיעם לשטחו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;
 - ג. שהועלו לכלי-טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והמיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים, בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.
- את החומר הנזכר ב-א), ב) ו-ג) לעיל, ניתן להחזיק בביקוח המכס או בהשגחתו.
3. הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של כל אחד מהצדדים המתקשרים, לא יפוקו בשטחו של הצד המתקשר האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת השגחת הרשויות האמורות עד להוצאתם או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.
4. הפטורים לפי הוראות ס"ק 1 לסעיף זה יהיו זמינים גם מקום שהמוביל האווירי של צד מתקשר אחר עשה תוזה עם מוביל אווירי אחר או מובילים אוויריים אחרים, הנהנים באופן דומה מפטורים מהצד המתקשר האחר, לשם הלוואה או העברה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של פריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 6 תעריפים

1. התעריפים אשר ייגבו על-די המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד עבור הובלה אל שטח ארץ הצד המתקשר האחר וממנו ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות אינטרסים של משתמשים, הוצאות הפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילים אוויריים אחרים. הצדדים המתקשרים יראו כבלתי-קבילים תעריפים חומסים או מפלים, גבוהים שלא כצדק או מגבילים בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים בצורה מלאכותית בשל סובסידיה או תמיכה ממשלית ישירה או עקיפה.
2. כל מוביל אווירי מיועד רשאי לפתח בנפרד את התעריפים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, והם יוגשו ע"י המוביל האווירי המיועד הנוגע בדבר או מטעמו לשתי רשויות התעופה לפחות 30 ימים (פרק זמן קצר יותר ככל שרשויות התעופה רשאיות להסכים עליו) לפני תאריך כניסתם לתוקף.
3. רשויות התעופה רשאיות לאשר בכל עת תעריף שהוגש כך, אולם בכפוף לס"ק הבאים כל תעריף כאמור ייראה כאילו אושר 21 ימים אחר היום שבו התקבלה ההגשה, אלא אם כן הודיעו רשויות התעופה של שתי המדינות זו לזו בכתב בתוך 20 ימים מתאריך קבלת ההגשה שאין הן מאשרות את התעריף המוצע.
4. אין בס"ק 3 לעיל דבר שימנע מרשויות התעופה של צד מתקשר לאסור באופן חד צדדי תעריפים מסוימים שמגיש המוביל האווירי המיועד שלו.

2. בהתקבל הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר ללא דיחוי למוביל האווירי המיועד, בכפוף להוראות ס"ק 3-41 לסעיף זה, את היתר ההפעלה המתאים.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר שיניח את דעתן כי הוא ממלא אחר התנאים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות החלים באורח רגיל וסביר על הפעלת שירותי תעופה בינלאומיים על-ידי הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב להעניק את היתר ההפעלה הנוכח בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל תנאים ככל שייראו לו הכרחיים, לגבי השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה על-ידי המוביל האווירי המיועד, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי תבעלות הממשית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונות בידי הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי, או בידי אזרחי.
5. מוביל האווירי שיועד והורשה כך רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שתערף אשר נקבע בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הינו תקף לגבי שירותים אלה.

סעיף 4

ביטול או התלייה של זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לבטל היתר הפעלה או להתלות את השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה, הניתנות למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, או להטיל תנאים שייראו לו נחוצים על מימוש זכויות אלה:
 - א. במקרים שבהם לא נחונה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על המוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי או בידי אזרחיו של הצד המתקשר האמור; או
 - ב. במקרים שאותו מוביל אווירי לא מילא אחרי החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או
 - ג. בכל מקרה שהמוביל האווירי אינו מפעיל בדרך אחרת את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.
2. הזכויות האמורות ימומשו רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, אלא אם כן יש הכרח מיידי לבטל, להתלות או להתנות תנאים שצוינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.

סעיף 5

פסור מהיטלים וממסים

1. בהתבסס על עקרון ההדדיות, כל צד מתקשר יפטור לפי הדין הלאומי שלו, את המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר מהיטלי ייבוא, דמי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים על אספקה, חלפים לרבות מנועים, ציוד כלי טיס רגיל, צידה ומזון לכלי טיס (לרבות טבק, משקאות חרפיים, משקאות קלים ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים או לשימוש במשך הטיסה) ופריטים אחרים המיועדים לשימוש אך ורק בקשר להפעלתם או לשירותם של כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האמור, המפעילים את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אוויריים, כל דבר דפוס הנושא את סימני החברה, וחומר פרסומי רגיל המופץ חנים על-ידי אותו מוביל אווירי מיועד.

- ו. המונח "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או כפי שתוקן בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף 18 להסכם זה.
- ז. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
- ח. המונח "שירותים מוסכמים" משמעו שירותי האוויר הבינלאומיים המבוצעים על-די כלי-טיס לשם הובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר, הניתנים להפעלה בהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;
- ט. המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי סוכנויות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תשלום ותנאים להובלת דואר;
- י. המונח "קיבולת", בויקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו הקיבולת של כלי-טיס המשמשים בשירותים כאמור, במשך פרק זמן נתון ובנתיב או קטע מנתיב.

סעיף 2 הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם לשם כינון והפעלה של שירותי אוויר בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח המצורף לו.
2. אלא אם כן נקבע אחרת בהסכם זה או בנספחו, המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר ייחנה מהזכויות הבאות:
 - א. לטוס ללא חניה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
 - ב. לבצע נחיתות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה;
 - ג. תוך הפעלת שירות מוסכם בנתיבים המפורטים, להעלות או להוריד בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, נקודות הנקובות בנספח להסכם זה, נוסעים, מטען ודואר, המיועדים אל שטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי, או באים ממנו.
3. אין בהסכם זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים זכות-יתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען או דואר, המובלים בשכר או בשכירות והמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.
4. המובילים האוויריים של כל צד מתקשר, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 להסכם, ייחנה אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 א) ו-ב) לסעיף זה, ובלבד שהתקבלו מראש היתרים מתאימים מרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 3 הועדת מובילים אוויריים והיתר הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בכתב לצד המתקשר האחר, מוביל אווירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחי שתי המדינות.

הסכם שירותי אוויר

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

הממשלה הפדרלית של הרפובליקה הפדרלית של יוגוסלביה

ממשלת מדינת ישראל והממשלה הפדרלית של הרפובליקה הפדרלית של יוגוסלביה,
שתיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים",

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

בהכירן בחשיבות ההובלה האווירית כאמצעי לכינון ידידות, הבנה ושיתוף-פעולה בין עמי
שתי הארצות ולשמירתן ;

ברצותן לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין מדינת ישראל לבין הרפובליקה הפדרלית של
יוגוסלביה ולהמשיך במלא המידה את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה ; וכן

ברצותן לכרות הסכם להפעלת שירותי אוויר בין שטחיהן ;

הסכימו לאמור :

**סעיף 1
הגדרות**

1. לעניין פרשנות ההסכם והחלתו, אלא אם כן יש בו הוראות אחרות :

א. המונח "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה
בשיקגו ביום 7 בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל
תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94 שלה, ככל שאותם נספחים
ותיקונים נעשו בני פועל לבני שני הצדדים המתקשרים או אושרו על-דם ;

ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו לגבי מדינת ישראל, שר התחבורה, או כל אדם או
גוף שהוסמכו למלא תפקידים שמבצעות הרשויות האמורות ; ולגבי הרפובליקה
הפדרלית של יוגוסלביה, משרד התחבורה הפדרלי ;

ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו המוביל האווירי שכל צד מתקשר הועיד כדי
להפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3
להסכם זה ;

ד. למונחים "שטח ארץ", "שירותי אוויר", "שירותי אוויר בינלאומיים", "מוביל
אווירי" ו"חניה שלא למטרות תעבורה מסחרית", תהיה המשמעות המפורטת
בסעיפים 2 ו-961 לאמנה ;

ה. המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו וכל תיקון להם, המהווים חלק בלתי
נפרד מהסכם זה ;

[SERBIAN TEXT — TEXTE SERBE]

СПОРАЗУМ О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

ИЗМЕЂУ

ВЛАДЕ ДРЖАВЕ ИЗРАЕЛ

И

САВЕЗНЕ ВЛАДЕ САВЕЗНЕ РЕПУБЛИКЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

Влада Државе Израел и Савезна влада Савезне Републике Југославије, у даљем тексту "стране уговорнице"

БУДУЋИ да су потписнице Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству отворене за потписивање у Чикагу 7. децембра 1944. године; и

ПОТВРЂУЈУЋИ значај ваздушног саобраћаја као средства за стварање и очување пријатељства, разумевања и сарадње између народа две земље; и

У ЖЕЉИ да унапређују развој ваздушног саобраћаја између Државе Израела и Савезне Републике Југославије и наставе, у највећој могућој мери, међународну сарадњу у овој области; и

У ЖЕЉИ да закључе споразум у циљу обављања ваздушног саобраћаја између својих територија;

ДОГОВОРИЛЕ су се о следећем:

Члан 1.

ДЕФИНИЦИЈЕ

За потребе тумачења и примене споразума, осим како је у овом тексту предвиђено:

а) израз "Конвенција" означава, Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству која је отворена за потписивање у Чикагу 7.децембра 1944. године, као и сваки Анекс усвојен према члану 90. те конвенције, сваку измену и допуну Анекса или Конвенције према њеним члановима 90. и 94. ако су ти Анекси и измене и допуне на снази за обе стране уговорнице или су их оне ратификовале;

б) израз "надлежни органи за ваздушни саобраћај" означава, за Државу Израел, Министар саобраћаја или свако лице или тело, овлашћено да обавља функције које сада обављају наведени органи, а за Савезну Републику Југославију, Савезно министарство саобраћаја; и

в) израз "одређени авио превозилац" означава авио превозиоца кога је свака страна уговорница одредила за обављање уговореног саобраћаја како је утврђено у Анексу овог споразума и према члану 3. овог споразума;

г) изрази "територија", "ваздушни саобраћај", "међународни ваздушни саобраћај", "авио превозилац" и "заустављање у некомерцијалне сврхе" имају значења утврђена чл.2. и 96. Конвенције;

д) израз "споразум" означава овај споразум, његове Анексе и све њихове измене и допуне, који сачињавају саставни део споразума.

ђ) израз "Анекс" означава Анекс уз овај споразум са изменама и допунама према одредбама става 2. члана 18. овог споразума.

е) израз "одређене линије" означава линије утврђене или које ће да се утврде у Анексу споразума;

ж) израз "уговорени саобраћај" означава међународни ваздушни саобраћај који се обавља ваздухопловима за јавни превоз путника, робе и поште, који може да се обавља, према одредбама споразума, на одређеним линијама;

з) израз "тарифа" означава цену која се плаћа за превоз путника, пртљага и робе и услове према којима се те цене примењују, укључујући цене и услове за агенцијске и друге помоћне услуге, изузимајући накнаду или услове за превоз поште.

и) израз "капацитет" у односу на "уговорени саобраћај" означава капацитет ваздухоплова који се користи у том саобраћају, помножен фреквенцијом обављања саобраћаја тог ваздухоплова у одређеном периоду, на линији или делу линије.

Члан 2

ДАВАЊЕ ПРАВА

1. Свака страна уговорница даје другој страни уговорници права утврђена у споразуму у циљу обављања редовног међународног ваздушног саобраћаја на линијама утврђеним у Анексу овог споразума.

2. Осим ако није другачије утврђено у овом споразуму или његовом Анексу, авио превозилац кога је одредила свака страна уговорница, има следећа права:

а) да лети без слетања преко територије друге стране уговорнице;

б) да слеће на наведену територију у некомеријалне сврхе;

в) док обавља уговорени саобраћај на одређеним линијама, да укрцава и искрцава, на територији друге стране уговорнице, у местима утврђеним у Анексу овог споразума, путнике, робу и пошту, који долазе са територије или одлазе на територију стране уговорнице која одређује авио превозиоца;

г) да укрцава и искрцава на територији трећих земаља, у договореним местима и према условима из Анекса овог споразума, путнике, пртљаг, робу и пошту, који долазе са територије или одлазе на територију друге стране уговорнице.

3. Одредбе овог споразума не дају право одређеном авио превозиоцу једне стране уговорнице да укрцава, на територији друге стране уговорнице, путнике, робу или пошту који се превозе уз надокнаду и одлазе за неко друго место на територији друге стране уговорнице.

4. Авио превозиоци сваке стране уговорнице, осим оних одређених према члану 3. споразума, имају и права утврђена у ставу 2 а) и б) овог члана, под условом да су од надлежних органа за ваздушни саобраћај друге стране уговорнице унапред добили одговарајућа одобрења.

Члан 3.

**ОДРЕЂИВАЊЕ АВИО ПРЕВОЗИЛАЦА И ДОЗВОЛА ЗА ОБАВЉАЊЕ
САОБРАЋАЈА**

1. Свака страна уговорница има право да одреди једног авио превозиоца за обављање уговореног саобраћаја на одређеним линијама, између територија две земље и да о томе писмено обавести другу страну уговорницу.
2. По пријему тог обавештења, друга страна уговорница, сходно одредбама ст.3. и 4. овог члана, без одлагања издаје одређеном авио превозиоцу одговарајућу дозволу за обављање саобраћаја.
3. Надлежни органи за ваздушни саобраћај једне стране уговорнице могу да захтевају од авио превозиоца кога је одредила друга страна уговорница да их увери да испуњава услове прописане законима и прописима које ти органи примењују за обављање међународног ваздушног саобраћаја у складу са одредбама Конвенције.
4. Свака страна уговорница има право да одбије издавање дозволе за обављање саобраћаја, наведене у ставу 2. овог члана, или да одређеном авио превозиоцу уведе услове, које сматра потребним, за коришћење права утврђених у члану 2. овог споразума, ако наведена страна уговорница није уверена да страна уговорница која одређује авио превозиоца или њени држављани, имају власништво знатнијег обима и стварну контролу над тим авио превозиоцем.
5. Када је један авио превозилац на тај начин одређен и овлашћен, он може у свако доба да отпочне обављање уговореног саобраћаја под условом да је, за тај саобраћај, на снази тарифа утврђена према одредбама члана 6. овог споразума.

Члан 4

ПОВЛАЧЕЊЕ ИЛИ ОБУСТАВА ПРАВА

1. Свака страна уговорница има право да повуче дозволу за обављање саобраћаја или да обустави коришћење права утврђених у члану 2. овог споразума, датих авио превозиоцу кога је одредила друга страна уговорница, или да уведе услове које сматра потребним за коришћење тих права:
 - а) ако није уверена да страна уговорница која одређује авио превозиоца или држављани те стране уговорнице имају власништво знатнијег обима и стварну контролу над превозиоцем у ваздушном саобраћају; или

- б) ако се тај авио превозилац не придржава закона и прописа стране уговорнице која даје та права; или
- в) ако авио превозилац на неки други начин не обавља уговорени саобраћај према условима прописаним овим споразумом.
2. Ако непосредно повлачење, обустава или увођење услова наведених у ставу 1. овог члана, није неопходно ради спречавања даљег кршења закона или прописа, то право се користи тек после консултација са другом страном уговорницом.

Члан 5

ОСЛОБАЂАЊЕ ОД ДАЖБИНА И ТАКСА

1. На основу реципроцитета, свака страна уговорница, ослобађа одређеног авио превозиоца друге стране уговорнице, према националном закону, увозних накнада, царинских дажбина, акциза, трошкова прегледа и других националних дажбина и накнада, на залихе, резервне делове и моторе, редовну опрему ваздухоплова, залихе ваздухоплова и храну (укључујући дуван, алкохолна пића, пића и друге производе намењене за продају путницима у току лета) и остале артикле намењене за коришћење искључиво у вези са обављањем или сервисирањем ваздухоплова одређеног авио превозиоца те стране уговорнице која обавља уговорени саобраћај као и континент штампаних карата, авионске товарне листове, сав штампани материјал који носи ознаку компаније и уобичајени рекламни материјал који тај одређени авио превозилац дистрибуира бесплатно.
2. Ослобађање дато овим чланом односи се на артикле наведене у ставу 1. овог члана:
 - а) унесене на територији једне стране уговорнице од стране или у име одређеног авио превозиоца друге стране уговорнице;
 - б) задржане на ваздухоплову одређеног авио превозиоца једне стране уговорнице по доласку на територију или одласку са територије друге стране уговорнице;
 - в) унесене на ваздухоплов одређеног авио превозиоца једне стране уговорнице на територији друге стране уговорнице, намењени за коришћење приликом обављања уговореног саобраћаја, било да се ти артикли искористе или потроше или не, у целини или делимично, на територији стране уговорнице која даје ослобађање, под условом да се ти артикли не отуђе на територији наведене стране уговорнице.

Материјал наведен у а), б) и в) држи се под царинским надзором или контролом.

3. Редовна опрема ваздухоплова као и материјал и залихе који се обично задржавају на ваздухоплову одређеног авио превозиоца једне или друге стране уговорнице могу да се искрцају на територији друге стране уговорнице само уз сагласност царинских органа те територије. У том случају, могу да се ставе под надзор наведених органа до времена док се не изнесу или на други начин потроше у складу са царинским прописима.

4. Ослобађање предвиђено ставом 1. овог члана примењује се и у случајевима када авио превозилац једне стране уговорнице склопи уговор са другим авио превозиоцем, који слично ужива то ослобађање од друге стране уговорнице, ради позајмице или преноса на територији друге стране уговорнице, артикала наведених у ставу 1. овог члана.

Члан 6

ТАРИФЕ

1. Тарифе које ће одређени авио превозилац једне стране уговорнице наплаћивати за превоз на територију или са територије друге стране уговорнице, утврђују се на оправданим нивоима уз дужно поштовање свих релевантних фактора, укључујући интересе корисника, трошкове обављања саобраћаја, оправдану добит, тарифе других авио превозилаца и цене на тржишту. Стране уговорнице сматрају неприхватљивим тарифе које су дампинг или дискриминаторске, прекомерно високе или рестриктивне због злоупотребе доминантног положаја, или вештачко ниске због непосредне или посредне владине субвенције или подршке.

2. Тарифе наведене у ставу 1. овог члана може да конструише индивидуално сваки одређени авио превозилац и подноси их или се подносе у име одређеног авио превозиоца и једним и другим надлежним органима за ваздушни саобраћај, најмање 30 дана (или у краћем року, како се договоре надлежни органи за ваздушни саобраћај) пре њиховог ступања на снагу.

3. Тарифе поднете на тај начин могу, у свако доба, да одобре надлежни органи за ваздушни саобраћај. Међутим, сходно ставовима који следе, свака таква тарифа третира се као да је одобрена 21. дан од дана пријема поднете тарифе, сем, ако надлежни органи за ваздушни саобраћај обе земље писмено не обавесте једни друге, у року од 20. дана од дана пријема поднете тарифе, да не одобравају предложену тарифу.

4. Одредбе става 3. не спречавају надлежне органе за ваздушни саобраћај једне или друге стране уговорнице да једнострано не дозволе неке тарифе које је поднео њихов одређени авио превозилац.

5. Ако надлежни органи за vazдушни саобраћај једне или друге стране уговорнице сматрају да је тарифа коју им је поднео одређени авио превозилац друге стране уговорнице прекомерна или да би њена примена створила антиконкурентско понашање које би вероватно нанело штету другом авио превозиоцу или авио превозиоцима, они могу, у року од 20. дана од пријема поднете тарифе, да захтевају консултације са другом страном уговорницом. Консултације морају да се заврше у року од 21. дан од дана када су захтеване а дотична тарифа ступа на снагу на крају тог рока, осим ако се надлежни органи за vazдушни саобраћај другачије не договоре.

6. Тарифа утврђена према одредбама овог члана остаје на снази док се не утврди нова тарифа. И поред тога, тарифа се не продужава на основу овог става дуже од (12) месеци од датума када би иначе истекла.

Члан 7

ПРЕДСТАВНИШТВО

1. Одређени авио превозилац једне стране уговорнице може, на бази реципроцитета, да отвори и одржава, на територији друге стране уговорнице своја представништва и комерцијално, оперативнo и техничко особље, према потреби, у вези са обављањем уговореног саобраћаја. Особље се бира међу држављанима једне или друге, или обе стране, према потреби.

2. Ови захтеви у погледу особља могу, по избору одређеног авио превозиоца, да буду испуњени сопственим особљем или коришћењем услуга друге организације, компаније или авио превозиоца који обавља саобраћај на територији друге стране уговорнице и који је овлашћен да обавља те услуге на територији те стране уговорнице.

3. Свака страна уговорница помаже, сходно својим законима и прописима, одређеном авио превозиоцу друге стране уговорнице приликом отварања представништва, који тражи средства која су му потребна за рад, да би олакшала, без прекомерног кашњења, рад авио превозилаца страна уговорница.

Члан 8

ПРИМЕНА ЗАКОНА И ПРОПИСА

1. Закони и прописи сваке стране уговорнице којима се уређује улазак на њену територију или одлазак са њене територије ваздухоплова који обављају међународну пловидбу или који се односе на експлоатацију тих ваздухоплова док су на њеној територији,

примењују се на ваздухоплове одређеног авио превозиоца друге стране уговорнице по доласку на територију, одласку са територије и док су на наведеној територији.

2. Закони и прописи сваке стране уговорнице који се односе на улазак на њену територију, боравак, трзит и одлазак са њене територије путника, посаде, пртљага, робе и поште на ваздухоплову, као и прописи који се односе на улазак и излазак, уселење, иселење, пасоше, царину, валуту и санитарне мере поштује авио превозилац сваке стране уговорнице по доласку на територију или одласку са територије и док је на територији друге стране уговорнице.

Члан 9

ПРИЗНАВАЊЕ УВЕРЕЊА И ДОЗВОЛА

1. Уверења о пловидбености, уверења о оспособљености и дозволе које је издала или признала једна страна уговорница а које су још на снази, признаје и друга страна уговорница за потребе обављања уговореног саобраћаја под условом да су захтеви према којима су та уверења и дозволе издате или признате, једнаки или већи од минималних стандарда, који могу да се утврде према Конвенцији.

2. Свака страна уговорница има право да, за прелете сопствене територије, одбије да призна важност уверења о оспособљености и дозвола које је њеним држављанима издала друга страна уговорница.

Члан 10

БЕЗБЕДНОСТ

1. Стране уговорнице поново потврђују да је њихова обавеза да штите безбедност цивилног ваздухопловства од незаконитих радњи. Стране уговорнице посебно поступају у складу са одредбама Конвенције о кривичним делима и неким другим актима извршеним у ваздухоплову, потписане у Токију 14. септембра 1963. године, Конвенције о сузбијању незаконитих отмица ваздухоплова, потписане у Хагу 16. децембра 1970. године, Конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, потписане у Монреалу 23. септембра 1971. године и Протокола о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности међународних аеродроима, потписаног у Монреалу 24. фебруара 1988. године као и свих других конвенција и протокола који се односе на безбедност цивилног ваздухопловства којих се обе стране уговорнице придржавају.

2. Стране уговорнице, на захтев, пружају једна другој сву потребну помоћ ради спречавања незаконитих отмица цивилних ваздухоплова и других незаконитих радњи, уперених против безбедности тих ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома и уређаја за ваздушну пловидбу, и сваке друге опасности за безбедност цивилног ваздухопловства.
3. Стране уговорнице у међусобним односима поступају у складу са одредбама о ваздухопловној безбедности, које је утврдила Међународна организација цивилног ваздухопловства и одредила као Анексе уз Конвенцију у мери у којој се те одредбе безбедности примењују на стране уговорнице, и захтеваће да корисници ваздухоплова у њиховом регистру или корисници ваздухоплова чије је седиште или стално боравиште на њиховој територији, као и корисници аеродрома на њиховој територији, поступају у складу са тим одредбама о ваздухопловној безбедности.
4. Свака страна уговорница се слаже да од корисника ваздухоплова може да се захтева да поштују одредбе о ваздухопловној безбедности, наведене у предњем ставу 3. које друга страна уговорница захтева за улазак на територију, одлазак са територије или док су на територији те друге стране уговорнице. Свака страна уговорница обезбеђује да се на њеној територији ефикасно примењују мере за заштиту ваздухоплова и преглед путника, ручних ствари, пртљага, робе и залиха ваздухоплова, пре и за време укрцавања или уговара. Свака страна уговорница позитивно разматра сваки захтев друге стране уговорнице за примену оправданих специјалних мера безбедности због одређене претње.
5. У случају појаве неког инцидента или претње инцидентом незаконите отмице цивилног ваздухоплова, или других незаконитих радњи уперених против безбедности тих ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома или уређаја за ваздушну пловидбу, стране уговорнице помажу једна другј тако што олакшавају комуникације и друге одговарајуће мере намењене за брзо и безбедно окончање инцидента или претње инцидентом.
6. Када једна страна уговорница оправдано верује да је друга страна уговорница одступила од одредаба ваздухопловне безбедности из овог члана, надлежни органи за ваздушни саобраћај те стране уговорнице могу одмах да захтевају консултације са надлежним органима за ваздушни саобраћај друге стране уговорнице.
7. О спровођењу аранжмана о специјалним мерама безбедности, договарају се надлежни органи страна уговорница.

Члан 11

ПРЕНОС ВИШКА ПРИХОДА

На основу принципа о реципроцитету:

1. Одређени авио превозилац једне стране уговорнице може слободно да продаје услуге у ваздушном саобраћају, на територији друге стране уговорнице, у домаћој или било којој конвертибилној валути, директно или преко агената; сходно одговарајућим одобрењима прибављеним од надлежних органа.

2. Одређени авио превозиоци страна уговорница могу слободно да конвертују у конвертибилну валуту вишак прихода и да пренесе, са територије продаје у своју земљу, тај вишак прихода. Укључени у те нето трансфере биће и приходи од продаје, директно или преко агента, услуга у ваздушном саобраћају, и помоћних додатних услуга, а плаћање ће се вршити у складу са одредбама платног споразума на снази између две земље, ако је такав споразум закључен, и у складу са важећим девизним прописима.

3. Поступак за те трансфере је у складу са девизним прописима земље у којој је приход остварен.

4. Свака страна уговорница ослобађа одређеног авио превозиоца друге стране уговорнице од такса и дажбина на добит или приходе остварене од обављања ваздушног саобраћаја.

Добит и приходи опорезиви су само на територији стране уговорнице на којој се налази седиште тог одређеног авио превозиоца.

Када између страна уговорница постоји посебан споразум о избегавању двоструког опорезивања у погледу пореза на приход и капиталну добит меродавне су одредбе тог споразума.

Члан 12

КАПАЦИТЕТ

1. Одређени авио превозиоци имају подједнаке могућности за обављање уговореног саобраћаја као што је утврђено у Анексу овог споразума.
2. Приликом обављања уговореног саобраћаја, одређени авио превозилац сваке стране уговорнице узима у обзир интерес одређеног авио превозиоца друге стране уговорнице како не би угрожавао саобраћај, који овај други обезбеђује на читавој линији или делу исте линије, или на другим линијама у својој мрежи.
3. Капацитет који ће у уговореном саобраћају да обезбеђују одређени авио превозиоци биће у тесној вези са предвиђеним захтевима ваздушног саобраћаја путујуће публице између територија страна уговорница.
4. Споразум два одређена авио превозиоца који се односи на фреквенције и редове летења за обављање уговореног саобраћаја, подноси се на сагласност надлежним органима за ваздушни саобраћај пре обављања наведеног уговореног саобраћаја, најмање (30) дана пре његовог ступања на снагу. Ако одређени авио превозиоци не могу да постигну такав споразум, спорна питања се подносе надлежним органима за ваздушни саобраћај страна уговорница ради њихове коначне одлуке.
5. Сваки комерцијални споразум склопљен између одређених авио превозилаца подноси се на сагласност надлежним органима за ваздушни саобраћај.

Члан 13

НЕПУШАЧКИ ЛЕТОВИ

1. Свака страна уговорница подстиче свог авио превозиоца да забрани пушење на свим летовима на којима се превозе путници, које обављају њени авио превозиоци између територија страна уговорница
2. Забрана треба да се односи на сва места у ваздухоплову и треба да важи од времена започињања укрцавања путника на ваздухоплов до времена када се потпуно заврши искрцавање путника.
3. Свака страна уговорница предузима све мере које сматра оправданим како би обезбедила поштовање својих закона и прописа од стране њених авио компанија и њихових путника и посаде.

Члан 14

ОЛАКШИЦЕ И НАКНАДЕ КОРИСНИКА

1. Свака страна уговорница може да уведе или да дозволи да јој се уведу правичне и оправдане накнаде за коришћење аеродрома и других ваздухопловних средстава под условом да те накнаде нису веће од оних које плаћају други авио превозници који обављају сличан међународни ваздушни саобраћај.

2. Свака страна уговорница подстиче консултације између надлежних обрачунских организација и одређених авио превозилаца који користе услуге и средства и, када је изводљиво, преко представништва авио превозилаца. Оправдано обавештење треба да се достави корисницима о сваком предлогу за измену накнад корисника како би могли да изнесу своје мишљење пре него што се измене изврше.

3. Ни једна страна уговорница не даје предност свом нити било ком другом авио превознику у односу на авио превозника који обавља сличан међународни ваздушни саобраћај друге стране уговорнице, у примени прописа о царини, усељењу, карантину и сличним или код коришћења аеродрома, ваздушних путева, служби контроле летења и осталих средстава под њеном контролом.

Члан 15

РАЗМЕНА ИНФОРМАЦИЈА И СТАТИСТИЧКИХ ПОДАТАКА

Надлежни органи за ваздушни саобраћај једне или друге стране уговорнице достављају надлежним органима за ваздушни саобраћај друге стране уговорнице, на њихов захтев, статистичке информације које могу оправдано да се захтевају у циљу утврђивања капацитета који оређени авио превозилац треба да обезбеди и обим обављеног саобраћаја у уговореном саобраћају.

Члан 16

ДИРЕКТАН ТРАНЗИТ

Путници у директном транзиту преко територије једне стране уговорнице, који не напуштају простор на аеродрому намењен за ту сврху, подлежу упрошћеној контроли. Пртљаг и роба у директном транзиту ослобођени су од царинских дажбина и других накнада.

Члан 17

КОНСУЛТАЦИЈЕ

1. У духу тесне сарадње, надлежни органи за ваздушни саобраћај страна уговорница консултују се повремено да би обезбедили спровођење и поштовање одредаба овог споразума и његових Анекса.

2. Консултације започињу у року од 60. дана од дана пријема таквог захтева, сем ако се стране уговорнице не договоре другачије.

Члан 18

ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ

1. Ако једна или друга страна уговорница процени да треба изменити или допунити било коју одредбу споразума, она може да захтева консултације са другом страном уговорницом. Консултације између надлежних органа за ваздушни саобраћај могу да буду усмене или писмене и започињу у року од 60. дана од дана захтева. Свака тако договорена измена и допуна ступа на снагу када се потврди разменом дипломатских нота.

2. Измене и допуне Анекса овог споразума могу да се изврше непосредним договором између надлежних органа за ваздушни саобраћај страна уговорница и потврде разменом дипломатских нота.

3. Споразум ће се изменити да би био у складу са било којом мултилатералном конвенцијом која може да постане обавезујућа за обе стране уговорнице.

Члан 19

РЕШАВАЊЕ СПОРОВА

1. Ако између страна уговорница дође до спора у погледу тумачења или примене овог споразума, стране уговорнице настоје, пре свега, да га реше преговорима.

2. Ако стране уговорнице не постигну споразум преговорима, могу да се договоре да предају спор суду од три арбитра од којих по једног именује свака страна уговорница а именовани арбитраи одређују трећег арбитра.

Свака страна уговорница именује једног арбитра у року од (60) дана од дана када једна или друга страна уговорница прими обавештење, дипломатским путем, којим се захтева арбитража спора, а трећи арбитар се одређује у року од наредних (60) дана. Ако једна или друга страна уговорница не именује арбитра у одређеном року, или ако се трећи арбитар не именује у одређеном року, једна или друга страна уговорница може да захтева од председника савета Међународне организације цивилног ваздухопловства да одреди арбитра или арбитра, зависно од случаја. У сваком случају трећи арбитар је држављанин неке треће државе, има улогу председника суда и утврђује место у коме ће се одржати арбитража. Арбитражни суд утврђује свој потупак и ако је потребно, одлучује о закону који ће се применити.

3. Свака одлука арбитражног суда је обавезујућа за обе стране уговорнице, осим ако другачије не одлуче у време предаје спора арбитражном суду.

4. Трошкови суда деле се подједнако између страна уговорница.

5. Ако се једна или друга страна уговорница не придржава било које одлуке донете према ставу 3. овог члана, друга страна уговорница може да ограничи, ускрати или повуче било која права или поватике које је дала на основу овог споразума страни уговорници која чини прекршај или одређеном авио превозиоцу који чини прекршај.

Члан 20

РЕГИСТРАЦИЈА

Овај споразум и све његове измене и допуне, региструју се код Међународне организације цивилног ваздухопловства.

Члан 21

ПРЕСТАНАК ВАЖЕЊА СПОРАЗУМА

1. Овај споразум важи неограничено.

2. Једна или друга страна уговорница може, у свако доба, писмено да обавести, дипломатским путем, другу страну уговорницу о својој одлуци да откаже споразум. Такво обавештење истовремено се доставља Међународној организацији цивилног ваздухопловства. У том случају, споразум престаје да важи дванаест (12) месеци од датума када друга страна уговорница прими

обавештење, осим ако се обавештење о престанку важности не повуче споразумно пре истека тог рока. Ако друга страна уговорница не потврди пријем, сматраће се да је обавештење примљено четрнаестог (14) дана по пријему обавештења од стране Међународне организације цивилног ваздухопловства.


Члан 22

СТУПАЊЕ НА СНАГУ

Овај споразум ступа на снагу оног датума када стране уговорнице писмено обавесте једна другу, разменом дипломатских нота, да су испуњени њихови унутрашњи захтеви за ступање на снагу.

У ПОТВРДУ чега су, доле потписани, прописно овлашћени од својих влада, потписали овај споразум.

САЧИЊЕНО у *Београд* дана *24.5* 2001. године који одговара, у два оригинала, на хебрејском, српском и енглеском језику, сви текстови су подједнако аутентични. У случају различитог тумачења, меродаван је текст на енглеском језику.


За Владу Државе
Израел


За Савезну владу Савезне
Републике Југославије

АНЕКС

Уз Споразум о ваздушном саобраћају између Владе Државе Израел и Савезне владе Савезне Републике Југославије о редовном ваздушном саобраћају између њихових територија.

1. Линије на којима ваздушни саобраћај може да обавља одређени авио превозилац Државе Израел :
Свако место у Израелу,
Свако местомеђуслетања,
Свако место у Југославији,
Свако место даље.
2. Линије на којима ваздушни саобраћај може да обавља одређени авио превозилац Савезне Републике Југославије:
Свако место у Југославији,
Свако место међуслетања,
Свако место у Израелу,
Свако место даље.
3. Одређени авио превозилац сваке стране уговорнице не користи саобраћајна права 5-е слободе за/из трећих земаља, осим ако се надлежни органи за ваздушни саобраћај о томе не договоре и сходно томе одобре. Приликом разматрања давања саобраћајних права 5-е слободе у уговореном саобраћају, узимају се у обзир следећи критеријуми:
 - а) захтеви саобраћаја који започиње на територији или одлази на територију стране уговорнице које је одредила авио превозноца;
 - б) захтеве саобраћаја у области кроз коју авио превозилац пролази, пошто се узме у обзир локални и регионални саобраћај; и
 - ц) захтеви целокупног саобраћаја авио превозноца.
4. Било које или сва места међуслетања или места даље могу, по избору одређеног авио превозноца, да се изоставе на било ком или свим летовима под условом да саобраћај започиње или се завршава на територији стране која одређује авио превозноца.
5. Позивајући се на члан 3. став 1. Споразума ако развој саобраћаја води ка знатном повећању додатног капацитета за путујућу публику две земље, укључујући договорени саобраћај 5-е слободе који оправдава потребу за другим редовним одређеним превозницима, сваки надлежни орган за ваздушни саобраћај може да захтева консултације по том питању. Ако се постигне Споразум, он ступа на снагу када се потврди разменом дипломатских нота.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
STATE OF ISRAEL AND THE FEDERAL GOVERNMENT OF THE
FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944; and

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as provided herein:

- a) The term "Convention" means - the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;
- b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the State of Israel, the Minister of Transport or any person or body authorized to perform any functions exercised by the said authorities, and in the case of the Federal Republic of Yugoslavia, the Federal Ministry of Transport;
- c) The term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services as specified in an Annex of this Agreement and in accordance with Article 3 of this Agreement;
- d) The terms "territory", "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto, which form an integral part of the Agreement;

- f) The term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement.
- g) The term "specified routes" means the routes established or to be established in an Annex to the Agreement,
- h) The term "agreed services" means the international air services performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;

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

- j) The term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period of time and route or section of a route.

Article 2. Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in an Annex hereto.

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

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

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

4. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of the Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 a) and b) of this Article, provided proper authorizations have been obtained in advance from the aeronautical authorities of the 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, between the territories of the two countries, the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall grant without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, to the designated airline the appropriate operating authorization. e line

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement in any case when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement is in force in respect of those services.

Article 4. Revocation or Suspension of Rights

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

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

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

Article 5. Exemptions from Duties and Taxes.

1. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party, under its national law, from import charges, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, beverages and other products destined for sale to passengers during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to paragraph 1 of this Article:

- a) Introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- b) Retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;
- c) Taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services, whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

The material referred to in a), b) and c) above shall be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are taken out or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. The exemptions provided by paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

Article 6. Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit, tariffs of other airlines and other market considerations. The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are predatory or discrimi-

natory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be developed individually by each designated airline and shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before their date of effectiveness.

3. A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next following paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received, unless the aeronautical authorities of both countries have informed each other in writing within 20 days of receiving the filing that they do not approve the proposed tariff.

4. Nothing in paragraph 3 above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from unilaterally disallowing certain tariffs filed by its own designated airline.

5. If the aeronautical authorities of either Contracting Party consider either that a tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause damage to another airline (or airlines), they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the other Contracting Party.

Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff requested shall take effect at the end of that period unless both aeronautical authorities agree otherwise.

6. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

Article 7. Representation

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

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

3. Each Contracting Party shall assist, subject to its laws and regulations, the respective designated airline of the other Contracting Party while establishing its offices and requesting the facilities required for its operation, in order to facilitate without undue delay the operation of the respective airlines of the Contracting Parties.

Article 8. Application of Laws and Regulations

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

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

Article 9. Recognition of Certificates and Licences.

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

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

Article 10. Security

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions on the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization

and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation Security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof

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

7. The implementing arrangements regarding the special security measures to be carried out shall be agreed upon by the competent authorities of the Contracting Parties.

Article 11. Transfer of Excess of Receipts

Based on the principle of reciprocity:

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

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to convert to convertible currency the excess of receipts over expenditure and to transfer from the territory of sale to their home territory this excess of receipts. Included in such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.

3. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.

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

Those profit and incomes shall be taxable only in the territory of the Contracting Party where the principal place of business of the concerned designated airline is.

Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 12. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for both designated airlines to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement.

2. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route, or on other routes of its network.

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

4. An agreement between the two designated airlines concerning the frequencies and schedules for the operation of the agreed services shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval prior to the operation of the said agreed services, and at least (30) days prior to their entry into force. In case such agreement cannot be reached between the designated airlines, the controversial issues shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for their final decision.

5. Any commercial agreement concluded between the designated airlines shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

Article 13. No Smoking Flights

1. Each Contracting Party shall encourage their airline to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties.

2. This prohibition should apply to all locations within the aircraft and should be in effect from the time an aircraft commences embarkation of passengers to the time when passenger disembarkation is complete.

3. Each Contracting Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance with its laws and regulations, by its airlines and by their passengers and crew.

Article 14. Facilitation and User Charges

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

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 15. Exchange of Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity to be provided by the designated airline, the amount of traffic carried on the agreed services.

Article 16. Direct Transit

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

Article 17. Consultations

1. In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annexes.

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

Article 18. Modifications

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between aeronautical authorities may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of 60 days from the date of request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications of an Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes.

3. The Agreement will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 19. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators.

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires, in all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as Chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.

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

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

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

Article 20. Registration

This Agreement and all modifications thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Termination

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

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

Article 22. Entry into Force

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

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

Done in Belgrade this 24 day of May 2001 which corresponds to the fifth day of Sivan 5761, in two originals each in the Hebrew, Serbian 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:

EFRAYIM SNEH

For the Federal Government of the Federal Republic of Yugoslavia:

ZORAN SAMI

ANNEX

To the Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the Federal Government of the Federal Republic of Yugoslavia on scheduled air transport between their territories.

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

- Any point in Israel,
- Any intermediate point,
- Any point in Yugoslavia
- Any point beyond.

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

- Any point in Yugoslavia,
- Any intermediate point,
- Any point in Israel,
- Any point beyond

3. The designated airline of each Contracting Party shall not exercise 5th freedom traffic rights to/from third countries unless it is agreed upon by both aeronautical authorities and approved accordingly. When considering granting 5th freedom traffic rights on the agreed services, the following criteria shall be taken into account:

- a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline:
- b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and
- c) the requirements of through airline operations.

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

5. With reference to Article 3 para 1. of the Agreement, in case traffic development leads to substantial additional capacity requirements for the travelling public of the two countries, including 5th freedom traffic agreed upon which justifies the need for other regular designated carriers, each aeronautical authority may request consultations on the matter. If an agreement is reached, it shall come into force when it has been confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE YOUGOSLAVIE

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement fédéral de la République fédérale de Yougoslavie, 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;

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

Désireux de promouvoir le développement du transport aérien entre l'État d'Israël et la République fédérale de Yougoslavie et de poursuivre dans la plus large mesure la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux de conclure un accord relatif à l'exploitation de services aériens entre leurs territoires;

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, sauf indication contraire :

- a) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tous amendements aux annexes ou à la Convention, adoptés conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par toutes deux;
- b) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend, dans le cas de l'État d'Israël, du Ministère des transports ou de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions exercées par desdites autorités et, dans le cas de la République fédérale de Yougoslavie, du Ministère fédéral des transports;
- c) L'expression " entreprise désignée " s'entend de l'entreprise de transport aérien que chaque Partie contractante a désignée pour exploiter les services convenus comme prévu dans l'annexe au présent Accord et en conformité avec l'article 3 du présent Accord;
- d) Les termes et expressions " territoire ", " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escales non commerciales " s'entendent avec le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention;

- e) Le terme " Accord " s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tous amendements y relatifs, qui en forment partie intégrante;
- f) Le terme " annexe " s'entend de l'annexe au présent Accord, éventuellement modifiée en conformité avec les dispositions du paragraphe 2 de l'article 18 du présent Accord;
- g) L'expression " routes indiquées " s'entend des routes établies ou à établir en annexe à l'Accord;
- h) L'expression " services convenus " s'entend des services aériens internationaux assurés par des aéronefs pour le transport public de passagers, de fret et de courrier, qui peuvent être exploités en conformité avec les dispositions du présent Accord, sur les routes indiquées;
- i) Le terme " tarif " s'entend des prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que des conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, y compris les prix et commissions d'agences et tous autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions pour le transport du courrier;
- j) Le terme " capacité " s'entend, s'agissant des services convenus, de la capacité des aéronefs affectés à ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs pendant une période donnée sur une route ou section de route.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'Accord aux fins d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées en annexe.

2. Sauf disposition contraire de l'Accord ou de son annexe, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire escale à des fins non commerciales dans le territoire de l'autre Partie contractante;
- c) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, du droit d'embarquer et de débarquer dans le territoire de l'autre Partie contractante, aux points indiqués en annexe au présent Accord, des passagers, du fret et du courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;
- d) Du droit d'embarquer et de débarquer dans le territoire de pays tiers, aux points indiqués et en conformité avec les dispositions de l'annexe au présent Accord, des passagers, des bagages, du fret et du courrier à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante.

3. Aucune disposition du présent Accord n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier pour les transporter, contre paiement ou rémunération, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées au titre de l'article 3 de l'Accord, jouissent des droits prévus aux alinéas 2 a) et b) du présent article, sous réserve que les autorisations voulues aient été obtenues à l'avance des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien aux fins d'exploiter, entre les territoires des deux pays, les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde sans retard, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle lui apporte la preuve qu'elle satisfait aux conditions légales et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées par lesdites autorités en matière d'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice par l'entreprise désignée des droits visés à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif établi en conformité avec les dispositions de l'article 6 du présent Accord soit en vigueur pour ce qui concerne lesdits services.

Article 4. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elles jugent nécessaires à l'exercice de ces droits :

- a) Si lesdites autorités n'ont pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie; ou
- b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou
- c) Dans tout cas où l'entreprise manque autrement à conformer son exploitation des services convenus aux conditions prescrites au titre du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1) du présent article, ou d'imposer les con-

ditions dont il est fait mention dans ce paragraphe, pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 5. Franchise de droits et taxes

1. Sous réserve de réciprocité, chaque Partie contractante exempte l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, aux termes de la législation nationale, d'impositions à l'importation, droits de douanes, impôt indirects ou de consommation, taxes de visite et autres droits nationaux et charges sur les fournitures, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris le tabac, les alcools, les boissons et les autres produits destinés à être vendus aux passagers pendant le vol) et les autres articles destinés exclusivement à l'exploitation aérienne, l'entretien ou la réparation des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui exploite les services convenus, de même que les imprimés vierges de billets et de lettres de transport, ainsi que les imprimés revêtus de l'emblème de l'entreprise et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par cette entreprise désignée.

2. La franchise prévue dans le présent article s'applique aux articles mentionnés au paragraphe 1 dudit article, qui sont :

- a) Introduits dans le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;
- b) Conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, depuis leur arrivée jusqu'à leur départ du territoire de l'autre Partie contractante;
- c) Introduits, à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, dans le territoire de l'autre Partie contractante, et destinés à servir à l'exploitation des services convenus, que ces produits soient ou non consommés en totalité à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces produits ne soient pas aliénés dans le territoire de ladite Partie contractante.

Les matériels et articles dont il est question en a), b et c) ci dessus sont gardés sous surveillance et contrôle douaniers.

3. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignés de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuée conformément aux règlements douaniers.

4. Les franchises prévues au paragraphe 1 du présent article s'appliquent également lorsque l'entreprise désignée d'une Partie contractante a conclu avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes franchises de la part de l'autre Partie contractante des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans le territoire de cette autre Partie contractante, des articles visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 6. Tarifs

1. Les tarifs demandés par une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment l'intérêt des usagers, les coûts de l'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien et autres considérations relatives à la situation du marché. Les Parties contractantes considèrent inacceptables les tarifs discriminatoires, les prix d'éviction, les tarifs excessivement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ou artificiellement faibles en raison de subventions ou soutiens publics directs ou indirects.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être élaborés individuellement par chaque entreprise désignée et ils sont déposés par ou au nom de l'entreprise désignée auprès des deux autorités aéronautiques 30 jours au moins avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, ou dans le délai plus bref dont les deux autorités aéronautiques peuvent convenir.

3. Tout tarif ainsi déposé peut être agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment. Toutefois, sous réserve des paragraphes ci après, il est considéré comme agréé 21 jours après la date où son dépôt a été reçu, sauf si dans les 20 jours qui suivent la date du dépôt, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se notifient mutuellement le rejet du tarif proposé.

4. Nulle disposition du paragraphe 3 ci dessus n'empêche les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes de rejeter certains tarifs déposés par leur propre entreprise désignée.

5. Si les autorités de l'une ou l'autre des Parties contractantes estiment soit qu'un tarif déposé auprès d'elles par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante est excessif soit que son application constituerait une atteinte à la concurrence pouvant porter préjudice à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles peuvent, dans les 20 jours qui suivent la réception du dépôt, demander à l'autre Partie contractante de tenir des consultations.

Lesdites consultations doivent s'achever dans les 21 jours qui suivent la date de la demande et le tarif demandé prend effet à l'expiration de cette période, à moins que les autorités aéronautiques n'en conviennent autrement.

6. Le tarif établi en conformité avec les dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi. Néanmoins, il ne peut être prolongé en vertu du présent paragraphe au delà de 12 mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 7. Représentation

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante est autorisée, sur la base de la réciprocité, à établir et à maintenir, dans le territoire de l'autre Partie contractante, ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique nécessaire aux fins de

l'exploitation des services convenus. Ce personnel est constitué en tant que de besoin de ressortissants de l'une et/ou de l'autre des Parties contractantes.

2. Les postes vacants peuvent être pourvus, à la discrétion de l'entreprise désignée, par son propre personnel ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant dans le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à fournir de tels services dans le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Sous réserve de ses lois et règlements, chaque Partie contractante aide l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à établir ses bureaux et à obtenir les facilités nécessaires à son exploitation, afin de faciliter l'entrée en exploitation, sans retard indu, des entreprises désignées respectives des Parties contractantes.

Article 8. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs servant à la navigation internationale et les lois et règlements relatifs à l'exploitation desdits aéronefs se trouvant dans son territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie dudit territoire et pendant leur présence dans ledit territoire.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit se conformer, à l'entrée, au départ et pendant sa présence dans le territoire de l'autre Partie contractante, aux lois et règlements de cette autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et au transit dans son territoire ainsi qu'au départ dudit territoire des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier à bord d'aéronefs, notamment les lois et règlements concernant l'entrée, le départ, l'immigration et l'émigration, les passeports, les douanes, le contrôle des changes et les mesures sanitaires.

Article 9. Reconnaissance des certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets ou certificats d'aptitude, ainsi que les licences accordés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats, brevets et licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales fixées dans la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets ou certificats d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 10. Sécurité

1. Les Parties contractantes réaffirment leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite. Les Parties contractantes agissent en particulier en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14

septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi que de tout autre protocole ou convention concernant la sécurité de l'aviation civile, auquel adhèrent les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sous leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante est convenue qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs de respecter les mesures de sécurité aérienne dont il est question au paragraphe 3 ci dessus et qui sont imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée et la sortie du territoire de cette autre Partie contractante ou pour le séjour dans ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans son territoire pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord des aéronefs, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille également avec bienveillance toute demande adressée par l'autre Partie contractante en vue d'adopter des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident tendant à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou de la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons suffisantes de croire que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées au présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

7. Les autorités compétentes des Parties contractantes conviennent des arrangements pour la mise en oeuvre des mesures spéciales requises en matière de sécurité.

Article 11. Transfert du solde des recettes

Sur la base de la réciprocité :

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante est libre de vendre des services de transport aérien dans le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou dans toute devise convertible, soit directement soit par l'entremise d'agents, sous réserve de posséder les autorisations voulues délivrées par les autorités compétentes.

2. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de convertir en devises convertibles l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses et de transférer cet excédent du territoire de vente à leur pays d'origine. Le solde ainsi transféré est calculé sur la base des recettes des ventes, réalisées soit directement soit par l'entremise d'un agent, de services de transport aérien et de services accessoires supplémentaires, et son virement est réglé en conformité avec les dispositions de l'accord de paiements éventuellement en vigueur entre les deux pays et des règlements applicables aux opérations en devises.

3. Les procédures régissant ces virements se conforment à la réglementation des changes du pays où les recettes sont réalisées.

4. Chaque Partie contractante exempte l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante de droits et taxes sur les bénéfices et revenus tirés de l'exploitation des services aériens.

Ces bénéfices et revenus sont imposables exclusivement dans le territoire de la Partie contractante où est situé l'établissement principal de l'entreprise désignée concernée.

Lorsqu'il existe entre les Parties contractantes une convention tendant à éviter la double imposition en matière d'impôt sur le revenu et d'impôt sur le capital, les dispositions de ladite convention l'emportent.

Article 12. Capacité

1. Les deux entreprises désignées doivent pouvoir exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus qui sont prévus dans l'annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que celle-ci assure sur tout ou partie de la même route ou sur d'autres routes de son réseau.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées doivent offrir une capacité correspondant étroitement à la demande estimative émanant des usagers du transport aérien entre les territoires des Parties contractantes.

4. Un accord entre les deux entreprises désignées concernant les fréquences et les horaires d'exploitation des services convenus doit être présenté à l'approbation des autorités aéronautiques avant la mise en exploitation desdits services et au moins 30 jours avant l'entrée en vigueur des fréquences et horaires en question. Si aucun accord ne peut être conclu entre les entreprises désignées, les questions controversées sont soumises à la décision finale des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Tout accord d'ordre commercial intervenant entre les entreprises désignées doit être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques respectives.

Article 13. Interdiction de fumer

1. Chaque Partie contractante encourage son entreprise désignée à interdire de fumer à bord de tous les vols de transport de passagers que son entreprise exploite entre les territoires des Parties contractantes.

2. L'interdiction devrait s'appliquer en tous lieux à bord de l'aéronef et devrait être en vigueur dès le début de l'embarquement des passagers et jusqu'au moment où le débarquement des passagers est terminé.

3. Chaque Partie contractante doit prendre toutes les mesures qu'elle estime raisonnables pour assurer que ses entreprises de transport aérien, leurs passagers et leurs équipages se conforment à ses lois et règlements

Article 14. Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante peut imposer ou autoriser à imposer des redevances d'usage justes et raisonnables pour l'usage des services et installations aéroportuaires et aéronautiques, sous réserve que lesdites redevances ne soient pas plus élevées que celles que paient les autres entreprises de transport aérien qui exploitent des services aériens internationaux analogues.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre d'une part ses autorités compétentes en matière de redevances d'usage et d'autre part les entreprises désignées qui utilisent les services et installations, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Les propositions de modification doivent être communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable avant leur entrée en vigueur, afin de permettre aux usagers de présenter leurs points de vue.

3. Aucune Partie contractante ne doit donner préférence à son entreprise désignée (ou à une autre entreprise de transport aérien) sur une entreprise de l'autre Partie contractante assurant des services aériens analogues, en ce qui concerne l'application de ses règlements en matière de douanes, d'immigration, de quarantaine et autres ni en ce qui concerne l'usage des ses aéroports, de ses voies aériennes, de son contrôle de la circulation aérienne et installations accessoires relevant de son contrôle.

Article 15. Échanges de renseignements et de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, les renseignements statistiques dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour déterminer la capacité à fournir par l'entreprise désignée et le volume de trafic acheminé dans le cadre des services convenus.

Article 16. Transit direct

Les passagers en transit direct par le territoire d'une Partie contractante sans sortir de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet sont soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts de droits de douane et autres droits.

Article 17. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de ses annexes soient dûment appliquées et respectées.

2. Ces consultations débutent dans les 60 jours suivant la date de la d'une demande à cette fin, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 18. Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition de l'Accord, elle peut demander la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations entre autorités aéronautiques, directes ou par correspondance, doivent s'ouvrir dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur lorsqu'elle est confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. L'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, confirmé par un échange de notes diplomatiques.

3. L'Accord doit être modifié de manière à se conformer à toute convention multilatérale qui devient d'application obligatoire pour les deux Parties contractantes.

Article 19. Règlement des différends

1. En cas de différend s'élevant entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre à un tribunal de trois arbitres constitué d'un arbitre désigné par chacune des Parties contractantes et d'un tiers arbitre désigné par les deux premiers.

Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception par la voie diplomatique de l'avis par lequel l'une des Parties demande l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre est ensuite nommé dans un délai de 60 jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le tiers

arbitre, qui doit être ressortissant d'un État tiers, préside le tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrête son propre règlement et, au besoin, détermine le droit applicable.

3. La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes, à moins que celles-ci n'en disposent autrement lorsqu'elles soumettent le différend à un tribunal arbitral.

4. Les frais du tribunal sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes.

5. Si l'une des Parties contractantes manque à conformer à la sentence rendue aux termes du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut restreindre, suspendre ou annuler tous les droits et avantages qu'elle a accordés en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise désignée défaillante.

Article 20. Enregistrement

Le présent Accord et toutes les modifications qui peuvent y être apportées doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Expiration

1. Le présent Accord est en vigueur pour une période indéfinie.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord expire 12 mois après la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de la période susmentionnée. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après qu'elle a été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques par lequel les deux Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement des formalités internes nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à Belgrade le 24 mai 2001, soit le 5 sivan 5761, en deux exemplaires originaux rédigés chacun en hébreux, en serbe et en anglais, tous les textes étant également authentique. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

EFRAYIM SNEH

Pour le Gouvernement fédéral de la République fédérale de Yougoslavie :

ZORAN SAMI

ANNEXE

À l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement fédéral de la République fédérale de Yougoslavie, concernant les liaisons aériennes régulières entre leurs territoires

I. Routes sur lesquelles les services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée de l'État d'Israël :

- Tout point en Israël;
- Tout point intermédiaire;
- Tout point en Yougoslavie;
- Tout point au delà.

2. Routes sur lesquelles les services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée de la République fédérale de Yougoslavie :

- Tout point en Yougoslavie;
- Tout point intermédiaire;
- Tout point en Israël;
- Tout point au delà.

3. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante ne peut exercer aucun droit de trafic de cinquième liberté à destination ou en provenance de pays tiers, sauf accord et approbation préalable des deux autorités aéronautiques. Les critères ci après doivent être pris en compte pour accorder des droits de trafic de cinquième liberté :

- a) La demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) La demande de trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services locaux et régionaux; et
- c) La demande de services aériens directs.

4. Une entreprise désignée peut, lors de tout vol, omettre de faire escale en tout point intermédiaire et/ou en tout point au delà à condition que les services convenus aient leur point de départ ou d'aboutissement dans le territoire de la Partie ayant désigné ladite entreprise.

5. S'agissant du paragraphe 1 de l'article 3 de l'Accord, si l'évolution du trafic crée une demande de capacité additionnelle de la part des voyageurs des deux pays, y compris du trafic convenu de cinquième liberté, qui justifie la nécessité de désigner d'autres entreprises de services aériens réguliers, chaque autorité aéronautique peut demander la tenue de consultations en la matière. Si un accord est conclu, celui ci entre en vigueur dès qu'il est confirmé par un échange de notes diplomatiques.