

No. 27000

—

**ISRAEL
and
HUNGARY**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Jerusalem
on 1 March 1989**

Authentic texts: Hebrew, Hungarian and English.

Registered by Israel on 3 January 1990.

—————

**ISRAËL
et
HONGRIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Jérusalem le 1^{er} mars 1989**

Textes authentiques : hébreu, hongrois et anglais.

Enregistré par Israël le 3 janvier 1990.

נ פ ס ח

להסכם הדו-צדדי לתובלה אווירית בין ממשלת הרפובליקה העממית של הונגריה ובין ממשלת מדינת ישראל בדבר הובלת אוויר סדירה בין שטחי ארצותיהן.

1. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי אוויר על ידי המוביל האווירי המיועד של הונגריה:

נקודה (נקודות) בהונגריה,
כל נקודת ביניים,
תל-אביב, ישראל,
נקודות שמעבר לישראל,

2. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי אוויר על ידי המוביל האווירי המיועד של ישראל:

נקודה (נקודות) בישראל,
כל נקודת ביניים,
בודפשט, הונגריה,
נקודות שמעבר להונגריה,

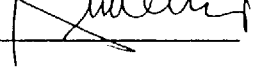
3. זכויות התיירות החמישית, לארצות שלישיות ומהן, ימצאו למבקשיהן בשירותים המוסכמים, ובלבד שהללו תואמו והוסכמו מראש בין מובילי האוויר המיועדים, ואושרו על ידי רשויות התעופה הקשורות לכך.

4. נקודות הביניים ונקודות שמעבר, חלקן או כולן, ניתן, לפי שיקולן של מובילי האוויר המיועדים לפסוח עליהן בחלק מן הטיסות או בכולן, ובלבד שהשירות יתחיל או יסתיים בשטח ארצו של הצד שקבע את המוביל האווירי.

נעשה בירושלים ביום 1 במרס, 1989 שהוא יום 24 באוגוסט, 5749
בשני עותקי מקור, בשפות אנגלית, הונגרית ועברית, וכל הנוסחים
מהימנים במידה שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

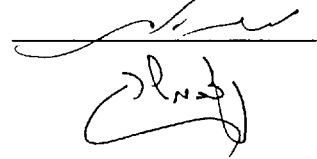
בשם ממשלת הרפובליקה

העממית של הונגריה



בשם ממשלת

מדינת ישראל



התאריך שבו קיבל אחד מן הצדדים המתקשרים הודעה, באמצעות הצינורות הדיפלומטיים, המבקשת בוררות בסכסוך, והבורר השלישי ימונה תוך פרק זמן נוסף של שישים (60) יום. לא מינה אחד מן הצדדים המתקשרים בורר תוך פרק הזמן שפורש, או לא מונה הבורר השלישי תוך פרק זמן שפורש, רשאי כל צד מן הצדדים המתקשרים לבקש מנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית למנות בורר או בוררים. כפי שהמקרה דורש בכל המקרים הבורר השלישי יהא אזרח של מדינה שלישית, הוא ישמש כיושב ראש בית הדין ויקבע את המקום שבו תתקיים הבוררות, ובמקרה של צורך יחליט בדבר הדין שיש להחילו.

3. כל החלטה שתינתן על ידי בית הדין לבוררות תהא מחייבת את שני הצדדים המתקשרים, זולת אם החליטו אחרת בעת מסירתו של הסכסוך לבית דין לבוררות.

4. הוצאות בית הדין יתחלקו בשווה בין הצדדים המתקשרים.

5. לא מילא אחד מהצדדים המתקשרים אחר כל החלטה שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, וכל זמן שאין הוא ממלא אחריה, רשאי הצד המתקשר להגביל, לעכב או לבטל כל זכויות או זכויות יתר שהוענק בתוקף הסכם זה לצד המתקשר שלא מילא אחר ההחלטה או למוכיל האווירי המיועד שלא מילא את ההחלטה.

ס ע י ף 18

ההסכם, לרבות כל התיקונים לו, יירשם אצל הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

ס ע י ף 19

ס י ו ם

כל אחד מן הצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור הודעה לצד המתקשר האחר יל התלטתו להביא את ההסכם לידי גמר, הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית, במקרה כזה יובא ההסכם לידי גמר שנים עשר (12) חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על ידי הצד המתקשר האחר, אלא אם כן ההודעה להביאו לידי גמר נלקחה בחזרה, בהסכמה הדדית, לפני תום תקופה זאת בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד המתקשר האחר, יראו את ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) יום לאחר קבלת ההודעה על ידי הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

ס ע י ף 20

כניסה לתוקף

הסכם זה יכנס לתוקף בתאריך שבו שני הצדדים ימסרו הודעות בכתב זה לזה, בחילופי איגרות דיפלומטיות, כי דרישותיהם הפנימיות לשם כניסה לתוקף נתמלאו.

ולראייה על כך חתמו החתומים מטה, שהוסמכו לכך כדין איש איש על ידי ממשלתו, על ההסכם זה.

3. כל צד מתקשר יעודד קיום התייעצויות בין רשותיו המוסכמות המטילות היטלים ובין מובילי האוויר המיועדים המשתמשים בשירותים ובמתקנים, ומקום שמעשי, כאמצעות ארגוני מובילי אוויר יציגים, תינתן הודעה סבירה למשתמשים לגבי כל הצעות לשינויים בהיטלי משתמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם לפני שייעשו שינויים.

ס ע י 15

התייעצויות

1. רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יתייעצו זו עם זו מפעם לפעם, ברוח של שיתוף פעולה הדוק, לשם הבטחת ביצוען של הוראות הסכם זה ונספחו ולשם קיומן באורח המניח את הדעת.
2. התייעצויות אלו יתחילו תוך פרק זמן של שישים (60) יום מתאריך קבלתה של בקשה כאמור, זולת אם הסכימו הצדדים המתקשרים אחרת.

ס ע י 16

שינויים

1. סבור אחד הצדדים המתקשרים שרצוי לשנות הוראה מהוראות ההסכם רשאי הוא לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר, התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה יכול שיתנהלו בדיונים או בהתכתבות, והן יתחילו תוך פרק זמן של שישים (60) יום מתאריך הבקשה. כל שינויים שהוסכם עליהם כך ייכנסו לתוקפם כאשר יאושרו בחילופי איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בנספח להסכם זה יכול שייעשו בהסכם ישיר בין רשויות התעופה המוסכמות של הצדדים המתקשרים, ויאשרו בחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן כך שיתאים לכלל אמנה רב-צדדית העשויה לחייב את שני הצדדים המתקשרים.

ס ע י 17

יישוב סכסוכים

1. התעורר סכסוך בין הצדדים המתקשרים בענין פירושו או החלתו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים בראש ובראשונה ליישבו במשא ומתן ישיר בין רשויות התעופה, מקום שנחוצ, באמצעות הצינורות הדיפלומטיים.
2. לא הגיעו הצדדים המתקשרים לכלל יישוב במשא ומתן זה, הם רשאים להסכים למסור את הסכסוך לבית דין של שלושה בוררים, אחד ימונה על ידי כל צד מתקשר והשלישי ימונה על ידי שני הבוררים, כל אחד מן הצדדים המתקשרים ימנה בורר תוך פרק זמן של שישים (60) יום מן

אשר קבע את המוביל האווירי, או המועבר אליו, הסידורים להובלת נוסעים, מטען ודואר המועלים והמורדים כאחת בנקודות שעל הנתבים המפורטים בשטחי ארצותיהן של מדינות שאינן של זו שקבעה את המוביל האווירי ייעשו בתנאי ועקרונות הכלליים שהקיבולת תהא מתאימה.

א. לצרכי התעבורה אל שטח ארצו של הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי וממנו;

ב. לצרכי התעבורה של האיזור שדרכו עובר המוביל האווירי, לאחר שהובאו בחשבון שירותי תובלה אחרים שהוקמו על ידי מובילי אוויר של המדינות השוכנות באיזור, וכן לצרכי הפעלת שירות אווירי ישיר.

ס ע י ף 13

אישור לוחות הקווים

1. התדירויות ולוחות הקווים להפעלתם של השירותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין שני המובילים האוויריים המיועדים ויוגשו לרשויות התעופה לשם אישור לפחות 30 יום לפני כניסתם לתוקף, במקרה שלא ניתן להגיע להסכם כאמור בין שני המובילים האוויריים המיועדים, יימסר הנושא אל רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
2. יידרש הסכם מסחרי בין שני המובילים האוויריים המיועדים בהיותם מפעילים את השירותים המוסכמים, הסכם מסחרי זה יוגש לרשויות התעופה של שני הצדדים לשם אישור.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר יספקו לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לבקשתן, אותן דוחות סטטיסטיים, תקופתיים או אחרים, כפי שעשויים להידרש באורח סביר כדי לבקר את הקיבולת שסופקה בשירותים המוסכמים על ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר המוזכר בראשונה בסעיף זה. דו"ח זה יכלול כל מידע הדרוש כדי לקבוע את כמות התעבורה שהובלה על ידי אותו מוביל אוויר בשירותים המוסכמים ואת מקורה ויעדה של תעבורה כאמור.

ס ע י ף 14

הקלות

1. האיגרת וההיטלים המוטלים בשטח ארצו של אחד מן הצדדים המתקשרים על פעולותיו של המוביל האווירי או על מתקני תעופה אחרים בשטח ארצו של הצד הראשון, לא יהיו גבוהים מאלה המוטלים בשטח ארצו של הצד הראשון על פעולתיהם של מובילי אוויר זרים אחרים העוסקים בשירותי אוויר בן-לאומיים דומים.
2. שום צד מתקשר לא יתן עדיפות לכל מובילי אוויר זרים אחרים על פני המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר בהחלתן של תקנותיו לענין מכס, הגירה, הסגר ותקנות דומות, או בשימוש של נמלי אוויר, דרכי אוויר ושירותי תעבורת אוויר ושירותים קשורים לכך שבשליטתו.

5. כאשר תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים, או של מעשים בלתי חוקיים אחרים נגד בטחון כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני טיס, אכן קורים, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה בהקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המכוונים להביא תקרית או איום בתקרית כאמור לסיום מהיר ובטוח.

ס ע י 11

העברת עורפי תקבולים

1. המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יהיה חופשי למכור שרותי תובלה אווירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, הן במישרין או באמצעות סוכן, במטבע המקומי או בכל מטבע בר המרה באורח חופשי, בהתאם לחוקים ולתקנות הארציים החלים המתאימים.
2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להעביר משטח ארץ המכירה לשטח ארץ ביתם את העודף, בשטח ארץ המכירה של התקבולים על ההוצאות. נכללות באותה העברה נטו הכנסות ממכירות, שנעשו במישרין או באמצעות סוכן, של שירותי תובלה אווירית ושירותי עזר משלימים, וכן ריבית מסחרית רגילה שזכו בה על אותן הכנסות בהיותן בהפקדה לקראת העברה.
3. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברות כאמור תוך 20 יום, לכל היותר, מן הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהא בהתאם לתקנות לענין מטבע זר של ארץ שבה נצמחה ההכנסה.
4. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, על בסיס של הדדיות, את הפטור מכל המיסים ותשלומי החובה על הרווחים או ההכנסות הנובעים מהפעלתם של שירותי האוויר.

ס ע י 12

הוראות לענין הובלות

1. למובילי האוויר של שני הצדדים המתקשרים תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחי ארצותיהם.
2. בהפעלת השירותים המוסכמים יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר בחשבון את עניניו של המוביל האווירי של הצד המתקשר האחר, כך שלא יפגע שלא לצורך בשירותים שמספק האחרון באותם נתיבים כולם או חלקם.
3. השירותים המוסכמים שיוספקו המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המקשרים יהיו מותאמים ביחס הדוק לדרישות הציבור לתעבורה בנתיבים המפורטים, ומטרתם הראשונית תהא אספקתו בגורם עומס סביר, של קיבול שיהא הולם כדי לשאת את הדרישות השוטפות והחזויות באורח סביר בהובלת נוסעים, מטען ודואר שמקורם בשטח ארצו של הצד המתקשר.

אולם כל צד מתקשר שומר לעצמו את הזכות לטרב להכיר בתוקפם של תעודות הסמיכות והרשיונות שהוענקו לאזרחיו הוא על ידי הצד המתקשר האחר לשם טיסה מעל לשטח ארצו שלו.

ס ע י ף 10

בטיחות

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, מאשרים הצדדים המתקשרים מחדש כי התחייבותם זה לזה להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של פגיעה בלתי חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מן ההסכם, מבלי להגדיל את כלליותן של זכויותיהם והתחייבותהם לפי המשפט הבינלאומי, יפעלו הצדדים המתקשרים במיוחד בהתאם להוראותיהן של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים אחרים המבוצעים בכלי טיס שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963, האמנה לדיכוי תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1973, והפרוטוקול לדיכוי מעשים בלתי חוקיים של אלימות בנמלי אוויר המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה את כל העזרה הנחוצה כדי למנוע מעשים של תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני טיס, וכל איום אחר על בטחון התעופה האזרחית.
3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטיחות התעופה שנקבעו על ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ושיוחדו כנספחים לאחנת התעופה האזרחית הבינלאומית, ככל שאותן הוראות בטיחות חלות על הצדדים: הם ידרשו כי מפעילי כלי טיס שברישומם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטח ארצם, יפעלו בהתאם להוראות בטיחות התעופה האזרחית.
4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לדרוש מאותם מפעילים של כלי טיס לקיים את הוראות בטיחות התעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, הנדרשות על ידי הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או בהיותם בו. כל צד מתקשר יבטיח כי יחולו באורח יעיל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, פרטים שעליהם כבודה, מטען וציוד כלי טיס, לפני העליה או הטעינה ובמהלכן כל צד מתקשר יתן גם תשומת לב אוהדת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לשם אמצעי בטחון מיוחדים סבירים לנוכח איום מסויים.

ס ע י 7

ייצוג

1. המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר את נציגיו וחבר עובדים מסחרי, תפעולי וטכני, כנדרש בקשר להפעלתם של השירותים המוסכמים. חבר עובדים זה ייבחר מקרב אזרחיהם של אחד הצדדים או שניהם, לפי הצורך.
2. דרישות אלו לגבי חבר עובדים יכול, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד שימולאו על ידי חבר עובדיו הוא או מתוך שימוש בשירותיהם של ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והמורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וחבר העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות שבתוקף של הצד המתקשר האחר, ובהתאם לאותם חוקים ותקנות, כל צד מתקשר יעניק, על בסיס של הדדיות ובעיקוב המזערי, את היתרי העבודה, אשרות תעסוקה או מסמכים דומים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

ס ע י 8

מילוי אחר חוקים ותקנות

1. חוקי, תקנותיו ונוהליו של כל צד מתקשר הקשורים לכניסתם לשטח ארצו או ליציאתו ממנו של כלי טיס המועסקים בשירותי אוויר בין-לאומיים, או להפעלתם ולטיסתם של אותם כלי טיס, יחולאו על ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח הארץ האמור, ועד, ולרבות יציאתם ממנה.
2. החוקים, התקנות והנהלים של כל צד מתקשר הקשורים להגירה, דרכונים או תעודות מסע מאושרות אחרות, כניסה, מפקדה מבית המכס והסגר, יחולאו על ידי אנשי הצוות, הנוסעים, המטען והדואר המובלים בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, או מטעמם, עם כניסתם לשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

ס ע י 9

תעודות ורשיונות

תעודות של כושר טיסה, תעודות סמיכות ורשיונות שהוצאו או שקיבלו את תוקפם על ידי אחד הצדדים המתקשרים והעומדים עדיין בתוקפם, יוכרו כבעלי תוקף חוקי על ידי הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיהן הוצאו או קיבלו את תוקפם תעודות או רשיונות כאמור הן שוות ערך לתקני המינימום שעשויים לקובעם בהתאם לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, או עולות על כך.

4. נוסעים במעבר דרך שטחו של אחד הצדדים המתקשרים יהיו כפופים לביקורת ממושטת מאוד כלכד. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מתשלומי מכס וממסים דומים אחרים.

ס ע י 6

תעריפים

1. בתעריפים שייגבו על ידי המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בעד הובלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר או ממנו ייקבעו בשיעורים סבירים, תוך התחשבות ראוייה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות הוצאות ההנעלה, רווח סביר ותעריפים של מובילי אוויר אחרים.
2. התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכם עליהם, מקום שאפשר, בין מובילי האוויר המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילי אוויר אחרים הפועלים בנתיב, כולו או חלקו, והסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, מתוך שימוש בנוהלי האיגוד הבין-לאומי לתובלה אווירית לשם חישובם של תעריפים.
3. התעריפים שהוסכם עליהם כך יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות 45 יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.
4. אישור זה יכול שיינתן במפורש, לא הביעה שום רשות תעופה אי הסכמה תוך 30 יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, יראו תעריפים אלו כמאושרים במקרה שפרק הזמן להגשה קוצר, כנקבע בס"ק 3 רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שבמשכו יש להודיע על כל אי הסכמה יהא פחות משלושים יום.
5. לא יכלו להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או מסרה רשות תעופה אחת, במשך פרק הזמן החל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת הודעה על אי הסכמתה לתעריף כל שהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישתדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית.
6. לא יכלו רשויות התעופה להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להם בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעתו של תעריף כלשהו כמפורש בס"ק 5 לסעיף זה, ייושב הסכסוך בהתאם להוראות סעיף 17 להסכם זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש. אף על פי כן לא יוארך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר משנים עשר (12) חודשים לאחר התאריך שבו היה עליו לפקוע באופן אחר.

2. הזכות האמורה תופעל רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, זולת אם יש הכרח בביטול, התלייה או הטלת התנאים שצויינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות. התייעצות כאמור בין רשויות התעופה תחל תוך פרק זמן של שלושים/30/ יום מתאריך הבקשה.

ס ע י 5

פטור מתשלומי מכס והיטלים אחרים

1. כל צד מתקשר יפטור, על בסיס של הדדיות, במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר מהגבלות יבוא, תשלומי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים ארציים, על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית רב צריכה. חלקי חילוף, לרבות מנועים, ציוד כלי טיס רגיל, צידת כלי טיס/לרבות יין שרף, טבק ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה/ופרטים אחרים הנועדים לשימוש אך ורק בקשר לפעולתם ולשירותם של כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אותו צד מתקשר המפעילים את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אוויריים, כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה מודפסים עליהם וחומר פרסומת רגיל המופץ חינם על ידי אותו מוביל אווירי מיועד.

2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:

א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;

ב. שהוחזקו בכלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בהגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;

ג. שנלקחו אל כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והנועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;

בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור ובין אם לא, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

3. הציוד הרגיל המוטס בכלי טיס, וכן החומרים והאספקה המוחזקים כרגיל בכלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים, לא יפרקו אותם בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה כאמור, ניתן לשימם בהשגחתן של הרשויות האמורות עד ליצואם החוזר או עד שיעשו בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

ס ע י 3

קביעת מובילי אוויר והרשאות הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לקבוע, בכתב, לצד המתקשר האחר, מוביל אווירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. עם קבלת קביעה כאמור יעניק הצד המתקשר האחר ללא דיחוי, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, למוביל האווירי שנקבע, את ההרשאה המתאימה.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש ממוביל אווירי שנקבע על ידי הצד המתקשר האחר שיניח את דעתן שהוא כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו בחוקים ובתקנות המובילים באורח רגיל וסביר, לגבי הפעלת שירותי אוויר בן-לאומיים, על ידי אותן רשויות בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהא הזכות לסרב להעניק את הרשאת ההפעלה המוזכרת בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שראה בהם צורך בדבר השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה על ידי המוביל האווירי שנקבע, בכל מקרה כאשר לא הונחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית של אותו מוביל אווירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי או בידי אזרחיו.
5. משנקבע והורשה מוביל אווירי כך, הוא רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שתעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה עומד בתוקפו לגבי שירותים אלה.

ס ע י 4

ביטול, התליית זכויות והטלת תנאים

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לבטל הרשאת הפעלה או להתלות את השימוש בזכויות שפורטו בסעיף 2 להסכם זה שניתנו למוביל האווירי שקבע הצד המתקשר האחר, או להטיל אותם תנאים שראה בהם צורך בדבר השימוש בזכויות אלה:
 - א. במקרה שבו לא הונחה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית של המוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האווירי או בידי אזרחיו של אותו צד מתקשר; או
 - ב. במקרה שאותו מוביל אווירי לא מילא את החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות כאמור; או
 - ג. בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האווירי את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.

- ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" משמעו המוביל האווירי שכל צד מתקשר קבע כדי להפעיל את השירותים המוסמכים, כמפורט בנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. למונחים "שטח ארץ", "שרותי אוויר בין-לאומיים" ו"חנייה שלא למטרות תעבורה מסחריות" תהא המשמעות שפורשה בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" משמעו הסכם זה, נספחיו וכל תיקונים להם;
- ו. המונח "נתיבים מפורטים" משמעו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
- ז. המונח "שירותים מוסמכים" משמעו שרותי האוויר הבין-לאומיים שניתן להפעילם בהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;
- ח. המונח "תעריף" משמעו המחירים שיש לשלםם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי סוכניות ושירותי עזר אחרים, אך להוציא תשלום ותנאים להובלת דואר.

ס ע י 2

זכויות תעבורה

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם לשם כינונם של שירותי אוויר בין-לאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח.
2. המוביל האווירי שנקב כל צד מתקשר ייחנה, בהיותו מפעיל שירות מוסכם בנתיב שפורט, מזכויות היחד דלקמן:
- א. לטוס ללא חנייה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
- ב. לבצע נחיתות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות; וכן
- ג. לבצע נחיתות בשטח האמור לשם העלאתה או הורדתה של תעבורה בין-לאומית של נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או יחדיו, בהיותו מפעיל את השירותים המוסמכים כמפורט בנספח.
3. שום דבר בהסכם זה לא יראו אותו כאילו הוא מעניק למוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים את זכות היחד להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר המובלים בשכירות או בשכר והמיועדים לנקודה אחרת בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם בדבר תובלה אווירית

בין

ממשלת הרפובליקה העממית של הונגריה

לכין

ממשלת מדינת ישראל

ממשלת הרפובליקה העממית של הונגריה וממשלת מדינת ישראל ולהלן הצדדים המקשרים, כהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי לדצמבר, 1944,

וברצותן לקדם את פיתוח התובלה האווירית בין הונגריה ובין ישראל ולהמשיך במידה המלאה ביותר את שיתוף הפעולה הבין-לאומי בתחום זה,

הסכימו לאמור:

ס ע י פ 1

הגדרות

לענין פירושו והחלתו של ההסכם, זולת אם נקבע בו אחרת:

א. המונח "אמנה" משמעו האמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי לדצמבר, 1944, ולרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאותה אמנה, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94 שבה, כלל שאותם נספחים ותיקונים היו לבני פועל לגבי שני הצדדים המתקשרים או אושרו על ידם;

ב. המונח "רשויות תעופה" משמעו, לגבי הרפובליקה העממית ההונגרית, שר התחבורה, התקשורת והבינוי, ולגבי מדינת ישראל, שר התחבורה, ולגבי שתיהן כל אדם או גוף שהוסמכו כדין לבצע כל תפקיד המבוצע על ידי הרשויות האמורות;

[HUNGARIAN TEXT — TEXTE HONGROIS]

LÉGIKÖZLEKEDÉSI EGYEZMÉNY IZRAEL ÁLLAM KORMÁNYA ÉS A MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA KÖZÖTT

Izrael Állam Kormánya és a Magyar Népköztársaság Kormánya
/a továbbiakban Szerződő Felek/

A Chicagóban 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény részeseiként;
és

Kivánatosnak tartva, hogy előmozdítsák az Izrael és Magyarország közötti légiközlekedés fejlődését és a legteljesebb mértékben folytassák e területen a nemzetközi együttműködést;

Az alábbiakban állapodtak meg:

I. CIKK FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK

Az Egyezmény értelmezése és alkalmazása céljából hacsak erre vonatkozóan másként nem rendelkeznek:

- a/ "Chicagói Egyezmény" a Chicagóban 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény, beleértve az Egyezmény 90. Cikke értelmében elfogadott bármely Függeléket, a 90. és 94. Cikk alapján a Függelékek vagy az Egyezmény bármely módosítását, amennyire azok a Függelékek és módosítások mindkét Szerződő Fél tekintetében hatályba léptek vagy azokat ratifikálták;
- b/ "légügyi hatóságok" Izrael Állam esetében a közlekedési miniszter, illetve a Magyar Népköztársaság esetében a Közle-

kedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium, vagy mindkét esetben bármely személy vagy szerv, amelyet az említett hatóságok bármely funkciójának ellátásával megfelelően megbiztak;

- c/ "kijelölt légitársasági vállalat" az a légitársasági vállalat, amelyet a Szerződő Fél ezen egyezmény függelékében meghatározott megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére ezen Egyezmény III. Cikkével összhangban kijelölt;
- d/ "terület", "nemzetközi légitársaságok" és "nem-kereskedelmi célú leszállás" a Chicagói Egyezmény 2. és 96. Cikkeiben meghatározott jelentésűek;
- e/ "Egyezmény" ezen Egyezmény, Függelékei és ezek bármely módosítása;
- f/ "meghatározott utvonalak" az Egyezmény Függelékében megállapított vagy megállapítandó utvonalak;
- g/ "megállapodás szerinti járatok" nemzetközi légitársaságok, melyek a meghatározott utvonalakon üzemeltethetők az Egyezmény cikkelyei szerint;
- h/ "tarifa" az utasok, poggyász és áru szállításáért fizetendő díjak és e díjak alkalmazásának feltételei, beleértve az ügynökség és egyéb kiegészítő szolgáltatások díjait és feltételeit, de kivéve a postai szállítások díjazását illetve feltételeit.

II. CIKK

FORGALMI JOGOK

- 1/ Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Félnek az Egyezményben meghatározott jogokat a Függelékben meghatározott utvonalakon menetrendszerű nemzetközi légitársaságok létesítése céljából.

- 2/ Mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalkozás egy meghatározott útvonalon megállapodás szerinti járat üzemeltetése során a következő jogokat élvezzi:
- a/ a másik Szerződő Fél területének leszállás nélküli átrepülése;
 - b/ az említett területen nem-kereskedelmi célú leszállás; és
 - c/ az említett területen a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során, ahogy az a Függelékben meghatározott, nemzetközi forgalomban utasok, áru és posta külön-külön vagy együttes felvétele, vagy kirakása céljából történő leszállás.
- 3/ Ezen Egyezményben semmi sem tekinthető úgy, mintha az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalkozására átruháznák azt a jogot, hogy a másik Szerződő Fél területén utasokat, árut és postát vehessen a fedélzetre díj vagy ellenszolgáltatás fejében a másik Szerződő Fél területének egy másik pontjára történő elszállítása céljából.

III. CIKK

LÉGITÁRSASÁGI VÁLLALKOZÁSOK KIJELÖLÉSE ÉS AZ ÜZEMELTETÉSI ENGEDÉLY

- 1/ Mindegyik Szerződő Félnek joga van egy légitársasági vállalkozást írásban kijelölni a másik Szerződő Félhez a megállapodás szerinti járatoknak a meghatározott útvonalakon történő üzemeltetése céljából.
- 2/ Az ilyen kijelölés kézhezvételekor a másik Szerződő Fél késelem nélkül kiadja - az e Cikk 3. és 4. bekezdése rendelkezéseitől függően - a kijelölt légitársasági vállalkozásnak a megfelelő engedélyt.

- 3/ Az egyik Szerződő Fél légügyi hatóságai megkövetelhetik a másik Szerződő Fél által kijelölt légiközlekedési vállalatától annak bizonyítását, hogy képes eleget tenni a jogszabályokban és rendelkezésekben előirt feltételeknek, amelyeket az ilyen hatóságok a nemzetközi légijáratok üzemeltetésével kapcsolatban szokásosan és értelemszerűen alkalmaznak a Chicagói Egyezmény cikkelyeivel összhangban.
- 4/ Mindegyik Szerződő Félnek joga van az e Cikk 2. bekezdésében hivatkozott üzemeltetési engedély megadását megtagadni vagy olyan feltételeket szabni, amelyeket szükségesnek tarthatnak, ezen Egyezmény II. Cikkében meghatározott jogoknak a kijelölt légiközlekedési vállalat általi gyakorlásával kapcsolatban bármely esetben, amikor az említett Szerződő Fél nem győződött meg arról, hogy a légiközlekedési vállalat tulajdonának tulnyomó része és tényleges ellenőrzése a légiközlekedési vállalatot kijelölő Szerződő Fél vagy állampolgárai kezében van.
- 5/ Amikor egy légiközlekedési vállalatot ily módon kijelölték és engedélyezték, az bármely időpontban megkezdheti a megállapodás szerinti járatok üzemeltetését feltéve, hogy az ezen Egyezmény VI. Cikke rendelkezéseinek megfelelően megállapított díjtétel a járatok tekintetében érvényben van.

IV. CIKK

JOGOK VISSZAVONÁSA, FELFÜGGESZTÉSE ÉS FELTÉTELEK ELŐIRÁSA

- 1/ Mindegyik Szerződő Félnek joga van az üzemeltetési engedélyt visszavonni, vagy az ezen Egyezmény II. Cikkében meghatározott, a másik Szerződő Fél által kijelölt légi-

közlekedési vállalatnak nyújtott jogok gyakorlását felfüggeszteni, vagy az ezen jogok gyakorlásával kapcsolatban olyan feltételeket szabni, amelyeneket szükségesnek tartanak:

- a/ abban az esetben, amikor nincs meggyőződve afelől, hogy a légitársasági vállalat tulajdonának tulnyomó része és tényleges ellenőrzése a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél vagy e Szerződő Fél állampolgárai kezében van;
vagy
- b/ abban az esetben, amikor a légitársasági vállalat nem tartja meg a jogokat nyújtó Szerződő Fél jogszabályait és rendelkezéseit;
vagy
- c/ minden olyan esetben, amelyben a légitársasági vállalat bármi más módon nem az ezen Egyezmény szerint előírt feltételekkel összhangban üzemelteti a megállapodás szerinti járatokat.

- 2/ Hacsak a jogszabályok és rendelkezések további megsértésének megakadályozása érdekében nem szükséges az azonnali visszavonás, felfüggesztés vagy az e Cikk. 1. bekezdésében említett feltételek kiszabása, az ilyen jogok csak a másik Szerződő Féllel történt konzultáció után gyakorolhatók. A légügyi hatóságok közötti ilyen konzultációt a kérés időpontjától számított harminc /30/ napon belül kell megkezdeni.

V. CIKK

VÁMOK ÉS EGYÉB ILLETÉKEK ALÓLI

MENTESSÉG

- 1/ Mindegyik Szerződő Fél viszonyossági alapon mentesíti a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalatát

a nemzeti törvénye alapján lehetséges legteljesebb mértékben az import-korlátozások, vámok, közvetett fogyasztási adók, szemledijak alól, továbbá egyéb adók és illetékek alól a légijárművek, üzemanyag, kenőolaj, felhasználható műszaki ellátmány, tartalék alkatrészek tekintetében, beleértve a hajtóműveket, szokásos légijármű-felszereléseket, a légijármű készleteit /beleértve a szeszesitalokat, dohányneműt, és egyéb, a repülés során az utasok részére korlátozott mennyiségben árusított termékeket/, és más, a Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalata által kizárólag a megállapodás szerinti légijárművek üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatban felhasználni szánt cikkek, valamint a nyomtatott jegytömbök, légi fuvarlevelek, bármilyen a vállalat cégjelzését viselő nyomtatott anyag és a kijelölt légiközlekedési vállalat által díjtalanul szétosztott reklám-szóróanyag tekintetében.

2/ Az e cikk által nyújtott mentesség az e Cikk 1. bekezdésében hivatkozott cikkekre vonatkozik, melyeket:

- a/ az egyik Szerződő Fél területére a másik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalata által vagy nevében vittek be;
- b/ az egyik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalata légijárművének fedélzetén található a másik Szerződő Fél területére történő érkezéskor, vagy az onnan való távozáskor;
- c/ az egyik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalata légijárművének fedélzetére a másik Szerződő Fél területén vettek fel és a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésében szándékozzák felhasználni; függetlenül attól, hogy az ilyen cikkeket teljes egészében vagy részben használják-e fel illetve fogyasztják el a mentességet nyújtó Szerződő Fél területén belül,

feltéve, hogy az ilyen cikkeket nem idegenítik el az említett Szerződő Fél területén.

- 3/ A bármelyik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalata légijárművének fedélzetén szabályszerűen tartott szokásos légifelszerelések, valamint anyagok és készletek a másik Szerződő Fél területén csak az ottani vámhatósági jóváhagyással rakhatók ki.

Ilyen esetben azok az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetők addig az időpontig, amíg azokat visszaszállítják vagy a vámrendelkezésekkel összhangban más módon rendelkeznek felőlük.

- 4/ A bármelyik Szerződő Fél területe feletti tranzitban az utasok csak egy nagyon egyszerűsített ellenőrzésnek lesznek alávetve. A poggyász és áru közvetlen tranzitban mentes a vámok és egyéb hasonló adók alól.

VI. CIKK DIJTÉTELEK

- 1/ Az egyik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalata által a másik Szerződő Fél területére vagy területéről történő fuvarozásért felszámított díjtételeket ésszerű szinteken kell megállapítani, kellő figyelmet fordítva valamennyi lényeges tényezőre, beleértve az üzemeltetés költségét, az ésszerű profitot és más légiközlekedési vállalatok díjtételeit.
- 2/ Az e Cikk 1. bekezdésében hivatkozott díjtételekben, amennyiben lehetséges, a mindkét Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatának egymás között kell megállapodni az utvonal egészén vagy egy részén üzemeltető többi légiközlekedési vállalattal folytatott konzultáció

után, és az ilyen megállapodást - hacsak lehetséges - a Légifuvarozók Nemzetközi Szövetségének a díjtételek kidolgozására alkalmazott eljárásai felhasználásával kell elérni.

- 3/ Az ily módon megállapított díjtételeket mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságaihoz jóváhagyásra legalább /45/ nappal a bevezetésük javasolt időpontja előtt kell benyújtani. Különleges esetekben ezen határidő lerövidíthető, az említett hatóságok megállapodásától függően.
- 4/ E jóváhagyás megadható nyilatkozattal. Amennyiben a benyújtás időpontjától számított /30/napon belül egyik légügyi hatóság sem fejezte ki elutasítását ezen Cikk 3. bekezdésével összhangban, ezeket a díjtételeket elfogadottnak kell tekinteni. Abban az esetben, amikor a benyújtás határidejét lerövidítik - amint azt a 3. bekezdés biztosítja -, a légügyi hatóságok megegyezhetnek, hogy az az időtartam, amelyen belül az elutasításról értesíteni kell, kevesebb legyen /30/ napnál.
- 5/ Amennyiben egy díjtételben az e Cikk 2. bekezdésével összhangban megállapodni nem tudnak, vagy az e Cikk 4. bekezdésének megfelelően rendelkezésre álló időtartam alatt az egyik légügyi hatóság bármely - a 2. bekezdés rendelkezéseivel összhangban - egyeztetett tarifa elutasításáról szóló értesítést ad át a másik légügyi hatóságnak, a két Szerződő Fél légügyi hatóságai törekednek a díjtétel kölcsönös megállapodással történő meghatározására.
- 6/ Amennyiben a légügyi hatóságok nem tudnak megegyezni bármely, az e Cikk 3. bekezdésének megfelelően hozzájuk benyújtott díjtételben, vagy bármely tarifa megállapításában, ahogy az az e Cikk 5. bekezdésében meghatározott, a vitát ezen Egyezmény XVII. Cikke rendelkezéseivel összhangban kell rendezni.

7/ Egy az e Cikk rendelkezéseivel összhangban megállapított díjtétel az új díjtétel megállapításáig marad érvényben. Mindazonáltal egy díjtételt sem lehet - e bekezdés folytán - attól az időponttól számított tizenkét /12/ hónapnál tovább meghosszabbítani, amikor az egyébként lejárna.

VII. CIKK
KÉPVISELET

- 1/ Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalatának megengedett, hogy a másik Szerződő Fél területén képviselőit és kereskedelmi, üzemeltetési és műszaki személyzetét fenntartsa, ahogyan azt a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésével kapcsolatban igényelné. E személyzetet vagy az egyik, vagy mindkét Fél állampolgárai közül választják, szükség szerint.
- 2/ E személyzeti követelményeket a légitársasági vállalat tetszése szerint kielégítheti saját személyi állományával vagy a másik Szerződő Fél területén működő olyan más szervezet, vállalat vagy légitársasági vállalat szolgáltatásainak felhasználásával, amelyek felhatalmazással rendelkeznek az ilyen szolgáltatások végzésére e másik Szerződő Fél területén.
- 3/ A képviselők és a személyzet a másik Szerződő Fél érvényben lévő jogszabályai és rendelkezései alá esnek, és az ilyen jogszabályokkal és rendelkezésekkel összhangban mindegyik Szerződő Fél viszonzási alapon és a legkisebb késedelemmel megadja a szükséges munkaadókat, alkalmazási vizumokat illetve egyéb hasonló okmányokat az e Cikk 1. bekezdésében hivatkozott képviselőknek és személyzetnek.

VIII. CIKKJOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK BETARTÁSA

- 1/ Bármelyik Szerződő Félnek a nemzetközi légiszolgáltatásokban alkalmazott légijárművek területére történő belépésére illetve onnan távozására, valamint az ilyen légijárművek üzemeltetésére és légiirányítására /navigáció/ vonatkozó jogszabályait, rendelkezéseit és eljárásait be kell tartania a másik Szerződő Fél kijelölt légiközelekedési vállalatának az említett területre való érkezésekor, illetve az onnan való távozásáig, beleértve az elindulását.
- 2/ Bármelyik Szerződő Fél bevándorlásra, utlevelekre illetve egyéb elfogadott utazási okmányokra, a belépésre, vámkezelésre, és egészségügyi zárlatra vonatkozó jogszabályainak, rendelkezéseinek és eljárásainak eleget kell tennie a másik Szerződő Fél kijelölt légiközelekedési vállalatának légijárműve által szállított személyzetnek, utasoknak, árunak és postának az említett Szerződő Fél területére történő belépésükkor.

IX. CIKKBIZONYÍTVÁNYOK ÉS JOGOSÍTVÁNYOK

Az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített és még érvényben lévő légialkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati engedélyeket és jogosítványokat a másik Szerződő Fél érvényesnek ismeri el a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése céljából feltéve, ha azok a követelmények amelyek szerint az ilyen bizonyítványokat és jogosítványokat kiadták vagy érvényesítették, megfelelnek vagy felette állnak a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény értelmében megállapítható minimumszabványoknak.

Mindegyik Szerződő Fél fenntartja magának azonban azt a jogot, hogy megtagadja azon szakszolgálati engedélyek és jogosítványok érvényességének elismerését, melyeket saját állampolgárai részére a másik Szerződő Fél adott saját területe feletti átrepülés céljából.

X. CIKK

BIZTONSÁG

- 1/ A nemzetközi jog szerinti jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban a Szerződő Felek újlag megerősítik, hogy egymással szembeni azon köteleességük, hogy védelmezzék a polgári repülés biztonságát a jogellenes beavatkozások cselekedetei ellen, szerves részét képezi ezen Egyezménynek. A nemzetközi jog szerinti jogaik és kötelezettségeik általános jellegének korlátozása nélkül a Szerződő Felek nevezetesen az 1963. szeptember 14-én Tokióban "A légitársaságok fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és bizonyos egyéb tettekről" aláírt Egyezmény, az 1970. december 16-án Hágában "A légitársaságok jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről" aláírt Egyezmény, az 1971. szeptember 23-án Montreálban "A polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekedetek leküzdéséről" aláírt Egyezmény és az 1988. február 24-én Montreálban "A nemzetközi polgári repülést kiszolgáló repülőtereken elkövetett jogellenes erőszak-cselekedetek leküzdéséről" aláírt Jegyzőkönyv rendelkezéseivel összhangban járnak el.
- 2/ A Szerződő Felek kérésre megadnak minden szükséges segítséget egymásnak, hogy megelőzzék a polgári légitársaságok jogellenes hatalomba kerítésének cselekedeteit és egyéb jogellenes cselekményeket az ilyen légitársaságok, utasaik és személyzetük, a repülőterek és légi-irányító berende-

zések biztonsága ellen, valamint a polgári repülés biztonságának bármely más fenyegetését.

3/ A Szerződő Felek egymás közötti kapcsolataikban a repülés-biztonsági rendelkezésekkel összhangban járnak el - melyeket a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet alapított meg és a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény Függetleneként jelölt ki - olyan mértékben, amennyire az ilyen biztonsági rendelkezések alkalmazhatóak a Felekre;

megkövetelik, hogy a náluk bejegyzett légi járművek üzemeltetői illetve azok a légi jármű-üzemeltetők, akiknek fő üzleti székhelye vagy állandó lakóhelye a területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői az ilyen repülésbiztonsági rendelkezésekkel összhangban járjanak el.

4/ Mindegyik Szerződő Fél egyetért azzal, hogy az ilyen légi jármű-üzemeltetőktől megkövetelhető a fenti 3. bekezdésben hivatkozott, a másik Szerződő Fél által megkívánt repülésbiztonsági rendelkezések betartása, e másik Szerződő Fél területére való belépésre, onnan való távozásra illetve ott-tartózkodásra előirottan. Mindegyik Szerződő Fél biztosítja, hogy a területén hatékonyan alkalmazzák a megfelelő intézkedéseket a légi járművek védelmére és az utasok, legénység, a magukkal vitt cikkek, a poggyász, áru és a légi jármű-készletek be- illetve leszállást megelőző és az alatti megvizsgálására. Továbbá mindegyik Szerződő Fél kedvezően bírálja el a másik Szerződő Félnek ésszerű speciális biztonsági intézkedésekre vonatkozó bármely kérését, hogy egy adott rendkívüli fenyegetésnek elébe menjenek.

5/ Amikor polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítésének esete vagy azzal való fenyegetés esete áll fenn, vagy egyéb jogellenes cselekedetek történnek, az ilyen légi-

járművek utasaik és legénységük, a repülőterek és a légiirányító-berendezések biztonsága ellen, a Szerződő Felek segítik egymást az összeköttetések /távközlés/ megkönnyítésével és más megfelelő intézkedésekkel, amelyek az ilyen incidens vagy azzal való fenyegetés gyors és biztonságos megszüntetését célozzák.

XI. CIKK

A BEVÉTELI TÖBBLET ÁTUTALÁSA

- 1/ Az egyik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalata szabadon értékesítheti légifuvarozási szolgáltatásait a másik Szerződő Fél területén vagy közvetlenül, vagy ügynökön keresztül, helyi valutáért, vagy bármilyen szabadon átváltható valutáért a vonatkozó nemzeti törvényekkel és jogszabályokkal összhangban.
- 2/ A Szerződő Felek kijelölt légiközlekedési vállalatai szabadon átutalhatják az értékesítés területéről hazai területükre az értékesítés területén a kiadásukat meghaladó bevételeik többletét. Beleértendők az ilyen netto átutalásba az értékesítésből származó jövedelmek, melyekre közvetlenül, vagy a légifuvarozási szolgáltatások ügynökén keresztül tettek szert, és a kapcsolatos kiegészítő szolgáltatások és a normál kereskedelmi kamatok, amelyekre az ilyen jövedelmek után tettek szert az alatt az idő alatt míg ezek betétként átutalásra várnak.
- 3/ A Szerződő Felek kijelölt légiközlekedési vállalatai a kérelemtől számított legkésőbb 30 napon belül engedélyt kapnak az ilyen átutalásokra. Az ilyen átutalásokkal kapcsolatos eljárás összhangban van annak az országnak a deviza-jogszabályaival, amelyben a bevétel felgyülemlik.

- 4/ Mindegyik Szerződő Fél megadja a kölcsönösség alapján a másik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatának azon valamennyi adó és díj alóli mentességet, amelyek a légiszolgáltatások kifejtéséből eredő nyereséget, vagy jövedelmeket terhelik.

XII. CIKK

KAPACITÁS - RENDELKEZÉSEK

- 1/ Mindkét Szerződő Fél légiközlekedési vállalatának méltányos és egyenlő lehetősége van a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére a területeik közötti meghatározott utvonalakon.
- 2/ A megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során mindegyik Szerződő Fél légiközlekedési vállalatának figyelembe kell vennie a másik Szerződő Fél légiközlekedési vállalatának érdekeit azért, hogy indokolatlanul ne hozzák hátrányos helyzetbe azokat a szolgáltatásokat, amelyeket az utóbbi nyújt ugyanazon utvonal egészén vagy egy részén.
- 3/ A Szerződő Felek kijelölt légiközlekedési vállalatai által ellátott megállapodás szerinti járatoknak szoros kapcsoltban kell állniuk a meghatározott utvonalakon a közönség által támasztott forgalmi igényekkel, és elsődlegesen céljuk kell legyen, hogy annak a Szerződő Félnek, amelyik a légiközlekedési vállalatot kijelölte, a területéről kiinduló vagy oda irányuló, jelenlegi és ésszerűen előrelátható utas, áru és posta fuvarozási követelményeknek megfelelő kapacitást egy ésszerű terhelés mellett biztosítsa. A meghatározott utvonalakon más, nem a légiközlekedési vállalatokat kijelölő államok területének pontjaiban, mind a felvett, mind a kirakott utasok, áru és posta fuvarozásának biztosítása összhangban kell

legyen azon általános elvekkel, hogy a kapacitás megfeleljen:

- a/ annak a Szerződő Félnek a területére irányuló és onnan kiinduló forgalmi igényeknek, amelyik a légiközlekedési vállalatot kijelölte,
- b/ azon terület forgalmi igényeinek, amelyen a repülőjárat áthalad, miután figyelembe vették a területet felölelő államok légiközlekedési vállalatai által létesített egyéb közlekedési szolgáltatásokat;
- c/ az átmenő légiforgalom üzemeltetése követelményeinek.

XIII. CIKK
MENETRENDEK JÓVÁHAGYÁSA

- 1/ A megállapodás szerinti járatok üzemeltetéséhez a frekvenciákat és a menetrendeket a két kijelölt légiközlekedési vállalat közötti kölcsönös megállapodással kell megállapítani, és érvénybe lépésük előtt legalább 30 nappal jóváhagyás végett a légügyi hatóságoknak be kell terjeszteni. Abban az esetben, ha a két kijelölt légi közlekedési vállalat között ilyen megállapodást elérni nem tudnak, az ügyet a Szerződő Felek légügyi hatóságaihoz kell utalni.
- 2/ A megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során szükséges egy Kereskedelmi Megállapodás a két kijelölt légi közlekedési vállalat között. E Kereskedelmi Megállapodást jóváhagyás végett be kell terjeszteni a légügyi hatóságoknak.
- 3/ Egy Szerződő Fél légügyi hatóságai ellátják a másik Szerződő Fél légügyi hatóságait kérésükre olyan időszakos vagy egyéb statisztikai adatokat tartalmazó kiadványok-

kal, amelyek ésszerűen igényelhetők az e bekezdésben elsőként említett Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalata által a megállapodás szerinti járatokon nyújtott kapacitás áttekintésének /felülvizsgálatának/ céljából. Ezen közlemények tartalmazzák mindazon információt, amely a légiközlekedési vállalat által a megállapodás szerinti járatokon teljesített forgalom nagyságának és az ilyen forgalom eredetének és célállomásának meghatározásához szükséges.

XIV. CIKK
KÖNNYITÉSEK

- 1/ A bármelyik Szerződő Fél területén a repülőjáratok üzemeltetésére vagy más repülési berendezésekre alkalmazott díjak és illetékek az egyik fél területén nem lehetnek magasabbak, mint azok, melyeket az ezen fél területén a többi, nemzetközi légiszolgáltatásokkal foglalkozó külföldi légitársaságokra alkalmaznak.
- 2/ Egyik Szerződő Fél sem részesít előnyben egyetlen más külföldi légitársaságot sem a másik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatával szemben a vám, bevándorlási, egészségügyi zárlatra vonatkozó és hasonló rendelkezései alkalmazásában; vagy az ellenőrzése alatt álló repülőterek, légifolyosók, illetve légiközlekedési szolgáltatások és kapcsolatos berendezések használatában.
- 3/ Mindegyik Szerződő Fél ösztönzi a díjakat megállapító illetékes hatóságai és a szolgáltatásokat és berendezéseket használó kijelölt légiközlekedési vállalatok közötti konzultációkat; és ahol keresztülvihető, a légiközlekedési vállalatok képviseleti szervezetein keresztül. A használati díjak változtatására vonatkozó bármely javaslatokról ész-

szerü időn belül értesítést kell adni a felhasználóknak, hogy képesek legyenek a változtatások megtörténte előtt nézeteiket kifejténi.

XV. CIKK
KONZULTÁCIÓK

- 1/ A szoros együttműködés szellemében a Szerződő Felek légügyi hatóságai időről-időre tanácskoznak egymással azzal a céllal, hogy biztosítsák ezen Egyezmény és Függeléke rendelkezéseinek végrehajtását és kielégítő betartását.
- 2/ E tanácskozásokat az ilyen kérés kézhezvételének időpontjától számított hatvan /60/ napon belül kell megkezdeni, hacsak a Szerződő Felek nem állapodnak meg másképpen.

XVI. CIKK
MÓDOSÍTÁSOK

- 1/ Amennyiben valamelyik Szerződő Fél kívánatosnak tartja az Egyezmény bármelyfeltételének módosítását, konzultációt kérhet a másik Szerződő Féltől. A légügyi hatóságok között az ilyen tanácskozások történhetnek tárgyalás útján vagy levelezéssel, és a kérés kézhezvételének időpontjától számított hatvan /60/ napon belül kell megkezdődjenek. Az ily módon egyeztetett bármely módosítások akkor lépnek hatályba, amikor diplomáciai jegyzékváltással azokat megerősítették.
- 2/ Az ezen Egyezmény Függelékének módosításai a Szerződő Felek illetékes légügyi hatóságai közötti közvetlen megállapodással és diplomáciai jegyzékváltással való megerősítéssel történhetnek.

- 3/ Az Egyezményt úgy fogják módosítani, hogy az összhangban legyen mindazon sokoldalú megállapodásokkal, amelyek mindkét Szerződő Félre nézve kötelezőek.

XVII. CIKK
VITÁK RENDEZÉSE

- 1/ Amennyiben a Szerződő Felek között ezen Egyezmény értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatban bármilyen vita merül fel, a Szerződő Felek törekednek arra, hogy azt közvetlenül a légügyi hatóságok közötti tárgyalásokkal rendezzék, illetve ha szükséges, diplomáciai csatornákon keresztül.
- 2/ Amennyiben a Szerződő Feleknek nem sikerül ezekkel a tárgyalásokkal rendezést elérni, a vitát egy három döntőbírából álló bírósághoz utalhatják, egyet-egyét a Szerződő Felek jelölnék ki, a harmadikat pedig e két döntőbíró nevezi ki. Mindegyik Szerződő Fél attól az időponttól számított hatvan /60/ napon belül jelöl ki egy döntőbíró, amikor bármelyik Szerződő Fél diplomáciai csatornákon keresztül kézhezvette a vita választott bíróságon történő rendezésének kéréséről szóló értesítést, a harmadik döntőbíró pedig egy további hatvan /60/ napos időtartamon belül nevezik ki. Amennyiben bármelyik Szerződő Félnek nem sikerül a meghatározott időtartamon belül egy döntőbíró ki-jelölnie, vagy a harmadik döntőbíró nem nevezik ki a meghatározott időtartamon belül, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnökét kérheti meg bármelyik Szerződő Fél, hogy nevezzen ki egy döntőbíró illetve döntőbírókat, ahogy az eset megkívánja. A harmadik döntőbíró minden esetben egy harmadik állam állampolgára, a bíróság elnökeként jár el és meghatározza azt a helyet, ahol a döntőbíráskodást tartani fogják. A választott bi-

róság dönti el saját eljárását és ha szükséges, meghatározza az alkalmazandó jogot.

- 3/ A választott bíróság bármely döntése kötelező mindkét Szerződő Félre, hacsak másként nem határoznak a vita döntőbíróhoz utalásának idején.
- 4/ A bíróság költségeit a Szerződő Felek között egyenlően osztják meg.
- 5/ Amennyiben és mindaddig, amíg bármelyik Szerződő Fél nem tesz eleget az ezen Cikk 3. bekezdése alapján hozott bármilyen döntésnek, a másik Szerződő Fél a mulasztó Szerződő Félnek vagy a vétkes kijelölt légiközlekedési vállalatnak az ezen Egyezmény alapján nyújtott bármely jogot vagy kiváltságot korlátozhatja, visszatárhozhatja, vagy visszavonhatja.

XVIII. CIKK

NYILVÁNTARTÁSBÁVÉTEL

Az Egyezményt, beleértve bármely módosítását, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetenél be kell jegyeztetni.

XIX. CIKK

FELMONDÁS

Bármelyik Szerződő Fél bármely időpontban értesítheti a másik Szerződő Felet az Egyezmény felmondásának elhatározásáról. Az ilyen értesítést egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel is közölni kell. Ebben az esetben az Egyezmény attól az időponttól számított tizenkét /12/ hónap elteltével veszti érvényét, amikor a felmondás-

ról szóló értesítést a másik Szerződő Fél kézhez vette, hacsak e határidő lejártá előtt a felmondási értesítést közös megegyezéssel vissza nem vonják.

A másik Szerződő Fél által történt kézhezvétel visszaigazolásának hiányában az értesítésnek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által történt kézhezvételétől számított tizennégy /14/ nap elteltével az értesítést kézbesítettnek kell tekinteni.

XX. CIKK

A T Á L Y B A L É P É S

Az Egyezmény azon a napon lép hatályba, amelyen mindkét Szerződő Fél átadja egymásnak írásbeli értesítését diplomáciai jegyzékváltással, hogy a hatálybalépéssel kapcsolatos vonatkozó belső követelményeket teljesítették.

Ennek hitelül alulirottak, akiket erre Kormányaiik megfelelően felhatalmaztak, a jelen Egyezményt aláírták.

Készül Jeruzsálemben, a mai 1989 március 1 napon, ami megfelel az 5749 év I Adás hava 24 napjává, két eredeti angol, héber és magyar nyelvű példányban, mindegyik szöveg egyaránt hiteles. Eltérő értelmezés esetén az angol szöveg az irányadó.

Izrael Állam
Kormányai Nevében:
[Signed — Signé]¹
[Signed — Signé]²

A Magyar Népköztársaság
Kormányai Nevében:
[Signed — Signé]³

¹ Signed by Moshe Arens — Signé par Moshe Arens.

² Signed by Moshe Katsav — Signé par Moshe Katsav.

³ Signed by Andra's Derzsi — Signé par Andra's Derzsi.

F Ü G G E L É K

Izrael Állam és a Magyar Népköztársaság közötti
Kétoldalú Légiközlekedési Egyezményhez a területeik
közötti menetrendszerű légiközlekedésről

- 1/ Utvonalak, melyeken Izrael kijelölt légiközlekedési vállalata üzemeltethet légi járatokat:

Izraeli pont(ok),
Bármely közbenső pont,
Budapest, Magyarország,
Magyarországon tuli pontok.

- 2/ Utvonalak, melyeken Magyarország kijelölt légiközlekedési vállalata üzemeltethet légi járatokat:

Magyarországi pont(ok),
Bármely közbenső pont,
Tel Aviv, Izrael,
Izraelen tuli pontok.

- 3/ Az 5. szabadságjogok 3. országokba illetve országokból igénybe vehetők a megállapodás szerinti járatokon feltéve, hogy azokat a két légiközlekedési vállalat előzetesen koordinálta és egyeztette és az illetékes légügyi hatóságok jóváhagyták.

- 4/ A közbenső vagy tuli pontok bármelyike vagy akár mindegyike kihagyható a légiközlekedési vállalat tetszése szerint bármely vagy akár az összes repülés során feltéve, hogy a járat a légiközlekedési vállalatot kijelölő fél területéről indul vagy ott végződik.