

No. 33137

**ISRAEL
and
LATVIA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Jerusalem
on 3 November 1993**

Authentic texts: Hebrew, Latvian and English.

Registered by Israel on 11 September 1996.

**ISRAËL
et
LETTONIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Jérusalem le 3 novembre 1993**

Textes authentiques : hébreu, lettonien et anglais.

Enregistré par Israël le 11 septembre 1996.

ניספח

להסכם להובלה אוירית בין ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה של לטויה על הובלה אוירית סדירה בין שטח ארצותיהן.

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

תל-אביב	נקודת המוצא:
כל נקודה	נקודות הביניים:
ריגה	נקודה היעד:
כל נקודה	נקודות שמעבר:

2. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי תעופה על-ידי מובילה האוירי המיועד של

הרפובליקה של	לטויה:
נקודת המוצא:	ריגה

נקודות הביניים: כל נקודה

נקודת היעד: תל-אביב

נקודות שמעבר: כל נקודה

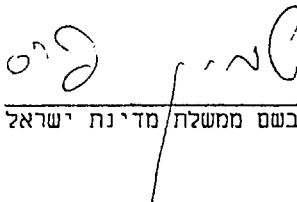
3. שירותי התעופה האמורים יופעלו ללא זכויות חופש חמישי אל ומאת ארצות שליטות, זולת אם סוכם אחרת בין המובילים האויריים המיועדים. הסכמים כאמור טעונים אישור מצד רשויות התעופה של שני הצדדים לפני מימושם.

4. נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן לדלג עליהן, כולן או מקצתן, במהלך כל הטיסות או מקצתן, לפי הנראה למוביל האוירי המיועד, ובלבד שהשירותים יתחילו או יסתימו בשטח ארצו של הצד שקבע את המוביל האוירי.

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

נעשה בירושלים, ביום 31/11/1993 המקביל ל"ט בתמוז התשנ"ג
 בשני עותקי מקור, בשפה האנגלית, העברית והלטוית, ולשלוש הנוסחים דין
 אחד. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.


 בשם ממשלת הרפובליקה של לטויה


 בשם ממשלת מדינת ישראל

3. כל אשר יפסוק בית-הדין לבוררות יחייב את שני הצדדים המתקשרים, בלתי אם יחליטו אחרת בעת העברת המחלוקת אל בית-דין לבוררות.
4. הוצאות בית-הדין יחולקו שווה בשווה בין הצדדים המתקשרים.
5. לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחרי החלטה נתונה בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, רשאי הצד המתקשר האחר להגביל, למנוע או לבטל זכויות או זכויות-יתר שהעניק מכוח הסכם זה לצד המתקשר המשתמש, או למוביל האוירי המיועד שלא מלא אחר ההחלטה.

סעיף 19
רישום

הסכם זה, לרבות השינויים בו, וכן חילופי איגרות דיפלומטיות, יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 20
סיום

1. הסכם זה יהיה תקף למשך תקופה בלתי מוגבלת.

2. כל אחד מהצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור לצד המתקשר האחר הודעה בכתב על החלטתו להביא את ההסכם לידי גמר. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה יסתיים ההסכם שנים-עשר חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד המתקשר האחר, וזולת אם נלקחה בחזרה ההודעה להביאו לידי סיום, בהסכמה הדדית, לפני תום תקופה זאת. בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד המתקשר האחר, תחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר יום לאחר קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 21

כניסה לתוקף

הסכם זה יכנס לתוקף בתריך שבו יודיעו שני הצדדים המתקשרים זה לזה בכתב בחילופי איגרות דיפלומטיות כי מלאו דרישותיהם פנימיות של כל צד לגבי כנייה לתוקף.

סעיף 16

התייעצויות

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

סעיף 17

שינויים

1. סבור אחד הצדדים המתקשרים כי רצוי לשנות הוראה מהוראות ההסכם, רשאי הוא לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה יכול שיתנהלו בדיונים או בהתכתבות, והן יחלו תוך פרק זמן של 60 יום מתאריך הבקשה. הוסכם כך על שינוי כלשהו, יכנס השינוי לתוקף לאחר אישורו בחילופי אגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בניספח להסכם זה יכול שיעשו בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים, ויאושרו בחילופי אגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן באופן שיתאים לכל אמנה רב-צדדית העשויה לחייב את שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 18

יישוב מחלוקת

1. התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בעניין פירושו או החלתו של הסכם הסכם זה, ישתדלו תחילה הצדדים המתקשרים ליישבה במשא-ומתן.
2. לא הגיעו הצדדים המתקשרים לכלל הסכמה במשא-ומתן, רשאים הם להעביר את המחלוקת לבית-דין של שלושה בוררים, מהם ימונה אחד על-ידי כל צד מתקשר, והשלישי על-ידי שני הבוררים. כל צד מתקשר ימנה בורר בתוך תקופה של 60 יום מתאריך קבלתה על-ידי כל צד מתקשר של הודעה בצינורות הדיפלומטיים המבקשת בוררות במחלוקת, ואילו הבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של 60 יום. קצרה ידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות בורר בתוך התקופה האמורה, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה האמורה, יכול כי יתבקש נשיא הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית למנות בורר או בוררים, לפי המקרה. בכל מקרה יהיה הבורר השלישי אזרח מדינה שלישית, ישמש כיושב-ראש בית-הדין ויקבע את מקום הבוררות. בית-הדין לבוררות יקבע את סדרי הדין שלו, ואם נחוץ, יחליט איזה דין יחול.

5. קיבולת נוספת, במידה שתידרש, תתואם בין המובילים האיריים המיועדים בטרם תוגש לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים.
6. הסכם מסחרי בין שני המובילים האיריים המיועדים יידרש בעת הפעלתם של השירותים המוסכמים. הסכם מסחרי זה יוגש לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים.

סעיף 13 הקלות

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 איריים של הצד המתקשר הפועלים בין שטחי ארצם של הצדדים המתקשרים או מובילים איריים אחרים העוסקים בשירותי תעופה בינלאומיים.
2. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין הגופים המוסכמים שלו הממונים על גביית היטלים לבין המובילים האיריים המיועדים המשתמשים בשירותים ובמתקנים; ומקום שמעשי, באמצעות הגופים המיצגים את המובילים האיריים, תינתן הודעה סבירה למשתמשים לגבי הצעות לשינויים בהיטלי המשתמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם בטרם יבוצעו השינויים.
3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא יתן עדיפות למוביל שלו או לכל מוביל אירי אחר על-פני מוביל אירי העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר בהחלט תקנותיו בענייני מכס, הגירה, הסגר וכדומה, או בשימוש בנמלי תעופה, נתיבי אויר, שירותים לתעבורה אוירית ומתקנים הקשורים לכך אשר בשליטתו.

סעיף 14

חילופי מידע וסטטיסטיקה

שויות התעופה של כל צד מתקשר יספקו לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לבקשתם, מידע סטטיסטי, ככל אשר יידרש באופן סביר לקביעת הקיבולת שאמור לספק המוביל אירי המיועד, כמות התנועה המובלת בשירותים המוסכמים, וכן מוצאה ויעדה של תנועה ללא חניית-ביניים, מקום שהיא כוללת באורח יוצא מן הכלל גם תנועה מארצות שלישיות ואליהן.

סעיף 15 מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים מתחום נמל התעופה השמור למטרה זו, יהיו זכאים להקלה בביקורת. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס ומהיטלים אחרים.

2. יהיו המובילים האזרחיים המיועדים של הצדדים המתקשרים חופשיים להמיר למטבע בר-המרה באופן חופשי את עודף התקבולים על ההוצאות ולהעבירו משטח ארץ המכירה אל שטח ארצם הס. בסכום הנטו של העברות כאמור ייכללו הכנסות ממכירות שנעשו במישרין או באמצעות סוכן של שירותי תעופה ושירותים מסונפים נוספים, והתשלומים ייפדעו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שבתוקף בין שתי הארצות, מקום שנחתם הסכם כאמור, ולתקנות המטבע הישימות.
3. המובילים האזרחיים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברות כאמור לכל היותר בתוך 30 יום מתאריך הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהא בהתאם לתקנות מטבע זר התקפות בארץ שבה ניצמחת ההכנסה.
4. המובילים האזרחיים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים לבצע את ההעברה בפועל עם קבלת האישור. מקום שלא ניתן, מסיבות טכניות, לבצע העברה כאמור לאלתר, יקבלו המובילים האזרחיים עדיפות בהעברה השווה לזו של יבוא הצד המתקשר האחר.
5. כל צד מתקשר יעניק למוביל האזרחי המיועד של הצד המתקשר האחר, על יסוד של הדדיות, פטור ממסים והיטלים לסוגיהם על רווחים או הכנסות הנצמחים מהפעלתם של שירותי התעופה.

סעיף 12
קיבולת

1. למובילים האזרחיים המיועדים תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בניספח להסכם זה.
2. טעה שהוא מפעיל את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האזרחי המיועד של כל צד מתקשר בחשבונו את עניינו של המוביל האזרחי המיועד של הצד המתקשר האחר, כדי לא לפגוע שלא לצורך בשירותים שמשפך האחרון באותו נתיב, כולו או מקצתו, או בנתיבים אחרים הכלולים ברישתו.
3. הקיבולת שתסופק בשירותים המוסכמים על-ידי המובילים האזרחיים המיועדים תקבע תוך זיקה הדוקה לדרישות הציבור המשוערות לתעבורה אזרחית בין שטחי הארץ של הצדדים המתקשרים. קיבולת זו תחולק בעיקרון בשווה בין המובילים האזרחיים המיועדים של הצדדים המתקשרים, זולת אם הוסכם אחרת.
4. התדירויות ולוחות-הזמנים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו תוך הסכמה הדדית בין שני המובילים האזרחיים המיועדים ויוגשו לאישור רשויות התעופה לפני הפעלת השירותים המוסכמים ולפחות 30 יום קודם לכניסתם לתוקף. לא ניתן להשיג הסכם כאמור בין המובילים האזרחיים המיועדים, יועבר העניין לרשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה 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 לתעופה אזרחית ויועדו כנספחים לאמנה ככל שאותן הוראות בטחון ישימות לגבי הצדדים; הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי תעופה שבשטח ארצם ינהגו בהתאם להוראות בטחון התעופה האמורות.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לדרוש מאותם מפעילים של כלי טיס לקיים את הוראות ביטחון התעופה המוזכרות בס"ק 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 את ישומם בפועל של אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, כבודת יד, כבודה, מטען וצידת כלי טיס, לפני העליה או הטעינה ובמהלכן. כל צד מתקשר יחן גם תשומת-לב אוהדת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.
5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה או מתקני עזר לטיסה, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה להקלה בתקשורת ובאמצעים מתאימים אחרים הנועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית כאמור.
6. מקום שיש לאחד הצדדים המתקשרים סיבות סבירות לחשוב כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות בדבר בטחון התעופה כמפורט בסעיף זה, רשאיות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לדרוש התייעצויות מיידיות עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 11
העברת עודפי תקבולים

תוך שמירה על עיקרון ההדדיות:

1. יהיה המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים חופשי למכור שירותי הובלה אוירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר במטבע מקומי או בכל מטבע הניתן להמרה באופן חופשי, במישרין או באמצעות סוכן, ככפוף להרשאות מתאימות שניתנו על ידי הרשויות המתאימות של הצד המתקשר האחר.

סעיף 8

החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו 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, כל עוד מצוים הם בשטח ארצו, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, בכניסתם ושהייתם בשטח הארץ האמור, ובצאתם ממנו.
2. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסתם אל שטח ארצו, שהייתם ומעברם בו, ויציאתם ממנו של נוסעים, צוות, כבודה, מטען ודואר בכלי טיס, לרבות תקנות בדבר כניסה ויציאה, הגירה, דרכונים, מכס, מטבע ובריאות, יקויימו בידי המוביל האווירי של כל צד מתקשר עם כניסתו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או יציאתו ממנו, ובעת שהייתו בו.

סעיף 9

הכרה בתעודות ורישיונות

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

סעיף 10

בטחון

1. הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את מחוייבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יקפידו במיוחד לפעול בהתאם להוראותיהן של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר, 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי אויר המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר, 1988.

- 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שבו יש להודיע על אי-הסכמה יהא פחות מאשר 30 יום.
5. לא יכלו להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או מסרה רשות תעופה אחרת הודעה בתוך פרק הזמן שניתן להחיל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת הודעה על אי-הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישתדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית, לאחר התייעצות עם רשויות התעופה של כל מדינה שימצאו לנכון להחשב בעצמה.
6. לא יכלו רשויות התעופה להסכים על תעריף שהוגש להם בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעת תעריף כמפורט בס"ק 5 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש. מכל מקום לא יוארך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר מאשר 12 חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

סעיף 7

ייצוג

1. המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נציגים וסגל מסחרי, תפעולי וטכני, כנדרש להפעלת השרותים המוסכמים. סגל זה ייבחר מתוך אזרחי אחד הצדדים, או שניהם, לפי הצורך.
2. דרישות כאמור באשר לסגל, יכול שיוספקו, לפי הנראה למוביל האוירי המיועד, באמצעות חבר עובדיו או שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אוירי אחרים, הפועלים בשטח ארץ הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות התקפים אצל הצד המתקשר האחר, ועל בסיס החוקים והתקנות האמורים, תוך עיכוב מיזערי, יעניק כל צד מתקשר על בסיס הדדיות, היתרי עבודה, אשרות תעסוקה או מסמכים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.
4. כל צד מתקשר ידאג לכך כי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר יקבל משרד מתאים ומתקנים הדרושים לפעולתו, על-מנת להקל על פעולת המובילים האויריים של שני הצדדים המתקשרים ללא עיכובים יתרים.

- ג. שהועלו לכלי-טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והנועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים; וזאת, בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או 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. הפריטים המוזכרים בפסקאות א', ב', ו-ג' שלעיל, יוחזקו תחת פיקוח המכס והשגחתו.
3. הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים והספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים, לא יפורקו בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת השגחת הרשויות האמורות עד להוצאתם או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.
4. הפטורים המוענקים על-פי ס"ק 1 לסעיף זה ינתנו גם כאשר המוביל האוירי של צד מתקשר אחד כרת חוזה עם מוביל אוירי אחר, עקיבל אף הוא פטורים כאמור מן הצד 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-ידי המוביל האוירי המיועד של צד מתקשר אחד עבור הובלה אל שטח ארץ הצד המתקשר האחר וממנו ראוי כי ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות הוצאות הפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילים אויריים אחרים. הצדדים המתקשרים יראו כבלתי - קבילים תעריפים זדומים או מפלים גבוהים שלא כצדק או מגבילים מחמת ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים באופן מלאכותי בגין סובסידיה ממשלתית ישירה או עקיפה.
2. התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכם עליהם בין המובילים האויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אויריים אחרים הפועלים בנתיב, כולו או מקצתו, והסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, אגב שימוש בנוהלי האיגוד הבינלאומי לתובלה אוירית או בכל מנגנון בינלאומי אחר לקביעת מחירים, כדי לחשב את התעריפים.
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 אפשר לתיחו במפורש. לא הביעה שום רשות תעופה אי-הסכמה תוך 30 יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלה כמאושרים. אם קוצר פרק הזמן להגשה, כפי שנקבע בס"ק

סעיף 4

ביטול או התליית זכויות

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

 - א. במקרה שלא נחה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על המוביל האוירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האוירי או בידי אזרחיו של אותו צד מתקשר;
 - ב. במקרה שאותו מוביל אוירי לא מילא אחרי החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות כאמור; או
 - ג. בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האוירי את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.

2. הזכות האמורה תמומש רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, וזולת אם יש הכרח לבטל, להתלות או להתנות לאלתר תנאים שצויינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.

סעיף 5

פטור מהיטלים ומיסים

1. כל צד מתקשר יפטור, על בסיס של הדדיות, במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו את המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר ממיגבלות יבוא, תשלומי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים על אספקה לרבות דלק ושמני סיכה, חלקי חילוף, לרבות מנועים, ציוד כלי טיס רגיל, צידה ומזון לכלי טיס (לרבות טבק, משקאות חריפים, משקאות ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה) ופריטים אחרים הנועדים לשימוש אך ורק לצורך הפעלתם ושירותם של מטוסי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האמור, המפעילים את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אויריים, כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה, וחומר פירסומי רגיל המופץ חינם על-ידי אותו מוביל אוירי מיועד.
2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על פריטים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:

 - א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על-ידי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
 - ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בעת הגעתם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;

- ב. לבצע נחיתות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות;
- ג. תוך הפעלת שירות מוסכם בנתיבים המפורטים, להעלות או להוריד בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, בנקודות הנקובות בניספח להסכם זה, נוסעים, מטען ודואר, המיועדים אל נקודות בשטח הצד המתקשר שקבע את המוביל את המוביל האוירי, או באים ממנו;
3. אין בהסכם זה דבר אשר יחשב כמעניק למוביל האוירי 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 האוירים של כל צד מתקשר, למעט אלה שנקבעו על פי סעיף 3 להסכם יהנו מהזכויות שפורטו בס"ק 2 א' ו-ב' לסעיף זה, בתנאי שהושגו הרשאות מתאימות מרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 3

קביעת מובילים אויריים והרשאת הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לקבוע בכתב לצד המתקשר האחר, מוביל אוירי אחד לשם הפעלת השרותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, בין השטחים של עמי המדינות.
2. עם קבלת קביעה כאמור, יעניק כל צד מתקשר ללא דיחוי למוביל האוירי שנקבע, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את הרשאת ההפעלה המחיימת.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האוירי שנקבע על-ידי הצד המתקשר האחר שיניח את דעתן כי הינו כשיר למלא אחרי התנאים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות המיושמים, באורח רגיל וסביר, להפעלת שירותי תעופה בינלאומיים על-ידי הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהא הזכות לסרב להעניק את הרשאת ההפעלה המאוזכרת בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שדאה כהכרחיים לגבי השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה על-ידי המוביל האוירי המיועד, בכל מקרה שלא נזהה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על אותו מוביל אוירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האוירי, או בידי אזרחיו.
5. משנקבע והורשה כך, רשאי מוביל אוירי בכל עת להתחיל בהפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שתעריף אשר נקבע בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הינו תקף לגבי שירותים אלה.

- ו-94, ככל שאותם נספחים ותיקונים נעשו בני פועל לגבי שני הצדדים המתקשרים או אושררו על-ידם;
- ב. המונח "רשויות תעופה" משמעו, לגבי מדינת ישראל, שר התחבורה, לגבי הרפובליקה של לטוניה שר התחבורה, ולגבי שתיהן כל אדם או גוף שהוסמכו כדין למלא תפקידים שבטמכות הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוביל אוירי מיועד" משמעו המוביל האוירי שכל צד מתקשר קבע כדי להפעיל את השירותים המוסכמים, כמפורט בניספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. למונחים "שטח ארץ", "שירותי תעופה", "שירותי תעופה בינלאומיים", "מוביל אוירי", וכן "חניה שלא למטרות תעבורה מסחריות", תהא המשמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" משמעו הסכם זה על נספחיו וכל תיקון להם.
- ו. המונח "נספח" משמעו הנספח להסכם זה או כמתוקן בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף 12 של הסכם זה.
- ז. המונח "נתיבים מפורטים" משמעו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
- ח. המונח "שירותים מוסכמים" משמעו שירותי תעופה בינלאומיים המבוצעים על-ידי כלי-טיס לצורך הובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר, אשר ניתן להפעילם, בהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;
- ט. המונח "תעריף" משמעו המחירים שיש לשלםם 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" בזיקה ל"שירותים מוסכמים", משמעו הקיבולת של כלי-טיס המשמשים את השירותים כאמור מוכפלת בתדירות הנהוגה בכלי-טיס כאמור במשך תקופה נתונה, ונתיב או קטע מנתיב נתון.

סעיף 2
הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם לשט כיוון שירותי תעופה בינלאומיים סדירים והפעלתם בנתיבים המפורטים בנספח להסכם.
2. זולת אם נקבע אחרת בהסכם זה או בנספחו, זכאי המוביל האוירי המיועד שנקבע על-ידי כל צד מתקשר, לזכויות כדלקמן:
- א. לטוס ללא חניה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם להובלה אוירית

ב י 1

ממשלת מדינת ישראל

ל ב י 1

ממשלת הרפובליקה של לטוניה

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

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

מתוך הכרה בחשיבותה של הובלה אוירית כאמצעי ליצירת ידידות, הבנה ושיתוף-פעולה בין עמי ארצותיהן ושימורן;

מתוך רצון לקדם את פיתוח ההוכלה האוירית בין ישראל לבין לטוניה, ולהמשיך במידה המלאה ביותר את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה;

מתוך רצון לכרות הסכם להפעלת שירותי תעופה בין שטחי ארצותיהן;

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

לעניין פרשנות להסכם והחלתו, זולת אם נקבע אחרת:

א. המונח "אמנה" משמעו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים ולאמנה לפי סעיפיה ה-90

[LATVIAN TEXT — TEXTE LETTONIEN]

IZRAĒLAS VALSTS VALDĪBAS UN LATVIJAS REPUBLIKAS VALDĪBAS LĪGUMS PAR GAISA SATIKSMI

Izraēlas Valsts Valdība un Latvijas Republikas Valdība,

turpmāk dēvētas "Līgumslēdzējas Puses",

būdamas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī, dalībnieces, un

atzīstot gaisa satiksmes nozīmi abu valstu tautu draudzīgu attiecību, saprašanās un sadarbības veidošanā un uzturēšanā, un

vēloties veicināt gaisa satiksmes attīstību starp Latviju un Izraēlu un turpināt visu iespējamo starptautisko sadarbību šajā jomā, un vēloties noslēgt līgumu par gaisa satiksmi starp savām teritorijām,

ir vienojušās par sekojošo:

1. pants TERMINI

Līgumu tulkojot un piemērojot, ja vien tajā nav paredzēts citādi:

- (a) termins "*Konvencija*" nozīmē Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī Čikāgā un ietver sevi pielikumus, kuri pieņemti saskaņā ar šīs Konvencijas 90. pantu, pielikumu vai Konvencijas grozījumus, kuri izdarīti saskaņā ar 90. un 94. pantu, ciktāl šie pielikumi un grozījumi attiecas uz Līgumslēdzējām Pusēm vai Līgumslēdzējas Puses tos ratificējušas;
- (b) termins "*aviācijas institūcijas*" Izraēlas Valsts gadījumā nozīmē Transporta ministru un Latvijas Republikas gadījumā - Satiksmes ministru, vai abos gadījumos jebkuru personu vai institūciju, kas ir pienācīgi pilnvarota veikt minēto institūciju funkcijas;

- (c) ar terminu "*nozīmētā aviokompānija*" jāsaprot katras Līgumslēdzējas Puses aviokompānija, kas saskaņā ar šī Līguma 3. pantu nozīmēta Līguma pielikumā paredzētās satiksmes veikšanai;
- (d) terminiem "*teritorija*", "*gaisa satiksme*", "*starptautiskā gaisa satiksme*", "*aviokompānija*" un "*apstāšanās nekomerciālos nolūkos*" ir Konvencijas 2. un 96. pantā paredzētā nozīme;
- (e) termins "*Līgums*" nozīmē šo līgumu, tā pielikumus un grozījumus;
- (f) termins "*pielikums*" nozīmē šī Līguma pielikumu vai tā grozījumus, kuri izdarīti saskaņā ar šī Līguma 17. panta 2. punkta noteikumiem;
- (g) termins "*noteiktie maršruti*" nozīmē maršrutus, kuri paredzēti vai kuri jāparedz Līguma pielikumā;
- (h) termins "*Līgumā paredzētā satiksme*" nozīmē starptautisko gaisa satiksmi, kuru gaisa kuģi veic, lai apmierinātu sabiedrības pieprasījumu pēc pasažieru, kravas un pasta pārvadājumiem maršrutos, kas noteikti saskaņā ar šī Līguma nosacījumiem;
- (i) termins "*tarifs*" nozīmē cenas, kas jāmaksā par pasažieru, bagāžas un kravas pārvadāšanu, un nosacījumus, kādos šīs cenas piemērojamas, ieskaitot cenas un nosacījumus, kas attiecas uz aģentūru un citiem blakus pakalpojumiem, bet neieskaitot atlīdzību vai nosacījumus, kas attiecas uz pasta pārvadājumiem;
- (j) termins "*kapacitāte*" attiecībā uz Līgumā paredzēto satiksmi nozīmē šīs satiksmes veikšanai izmantojamā gaisa kuģa kapacitāti, kas reizināta ar lidojumu biežumu noteiktā laika periodā un noteiktā maršrutā vai tā posmā.

2. pants

TIESĪBAS VEIKT SATIKSMI

1. Lai nodibinātu un veiktu regulāru starptautisko gaisa satiksmi maršrutos, kas noteikti pievienotajā pielikumā, katra Līgumslēdzēja Puse piešķir otrai Līgumslēdzējai Pusei šajā Līgumā paredzētās tiesības.

2. Ja šajā Līgumā vai tā pielikumā nav noteikts citādi, tad katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai, veicot Līgumā paredzēto satiksmi noteiktajā maršrutā, ir sekojošas tiesības:
 - (a) bez nosēšanās lidot pāri otras Līgumslēdzējas Puses teritorijai;
 - (b) apstāties minētajā teritorijā nekomerciālos nolūkos;
 - (c) otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā šī Līguma pielikumā paredzētajos punktos uzņemt vai izsēdināt pasažierus, iekraut vai izkraut kravu un pastu, kas tiek pārvadāts uz aviokompāniju nozīmējušās Līgumslēdzējas Puses teritoriju vai no tās.
3. Nekas šajā pantā nepiešķir vienas Līgumslēdzējas Puses aviokompānijai tiesības otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā uzņemt pasažierus, iekraut kravu vai pastu, kuru galapunkts ir vēl kāds punkts otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā, lai to pārvadātu par atlīdzību vai uz nomas līguma pamata.
4. Abu Līgumslēdzēju Pušu aviokompānijas, kuras nav nozīmētas saskaņā ar šī Līguma 3. pantu, pēc pienācīgas atļaujas saņemšanas no otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām tāpat drīkst izmantot šī panta 1. punkta (a) un (b) apakšpunktos paredzētās tiesības.

3. pants AVIOKOMPĀNIJAS NOZĪMĒŠANA UN EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS IZSNIEGŠANA

1. Lai noteiktajos maršrutos starp Līgumslēdzēju Pušu teritorijām veiktu Līgumā paredzēto satiksmi, katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības otrai Līgumslēdzējai Pusei rakstiski nozīmēt vienu aviokompāniju.
2. Saņemot šādu nozīmējumu, otrai Līgumslēdzējai Pusei saskaņā ar šī panta 3. un 4. punktu nekavējoties jāizsniedz nozīmētajai aviokompānijai attiecīga ekspluatācijas atļauja.
3. Vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas ir tiesīgas pieprasīt, lai otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija izpilda likumus un noteikumus, kurus saskaņā ar Konvencijas prasībām šīs institūcijas parasti un saprātīgi piemēro starptautiskajiem pārvadājumiem.

4. Katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības nepiešķirt šī panta 2. punktā minēto ekspluatācijas atļauju vai pieprasīt, lai nozīmētā aviokompānija, izmantojot šī Līguma 2. pantā paredzētās tiesības, izpilda nosacījumus, kurus šī Līgumslēdzēja Puse uzskata par nepieciešamiem gadījumos, kad minētā Līgumslēdzēja Puse nav pārliecināta, ka reālā īpašuma tiesības un kontrole pār aviokompāniju ir Līgumslēdzējai Pusei, kas nozīmējusi aviokompāniju, vai tās pilsoņiem.
5. Pēc nozīmēšanas un pilnvarošanas aviokompānija jebkurā laikā drīkst sākt Līgumā paredzēto satiksmi, ja attiecībā uz šo satiksmi ir stājies spēkā saskaņā ar šī Līguma 6. pantu noteiktais tarifs.

4. pants

EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS ATSAUKŠANA VAI APTURĒŠANA

1. Katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības atsaukt otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas ekspluatācijas atļauju vai apturēt šī Līguma 2. pantā paredzēto tiesību izmantošanu, vai pieprasīt tādu nosacījumu izpildi, kādus tā uzskata par nepieciešamiem, lai izmantotu šīs tiesības:
 - (a) gadījumos, kad reālā īpašuma tiesības un kontrole pār aviokompāniju nav tai Līgumslēdzējai Pusei, kas nozīmējusi šo aviokompāniju, vai šīs Līgumslēdzējas Puses pilsoņiem, vai
 - (b) gadījumos, kad šī aviokompānija nespēj izpildīt otras Līgumslēdzējas Puses, kas piešķir šīs tiesības, likumu un noteikumu prasības, vai
 - (c) jebkuros citos gadījumos, kad aviokompānija nespēj veikt Līgumā paredzēto satiksmi saskaņā ar šajā Līgumā paredzētajiem nosacījumiem.
2. Ja vien šī panta 1. punktā minētā tūlītējā atsaukšana, apturēšana vai saistību uzlikšana nav absolūti nepieciešama, lai novērstu tālāku likumu un noteikumu pārkāpšanu, šīs tiesības var tikt izmantotas tikai pēc konsultācijām ar otru Līgumslēdzēju Pusi.

5. pants ATBRĪVOŠANA NO MUITAS UN NODOKĻIEM

1. Katrai Līgumslēdzējai Pusei uz savstarpējiem pamatiem savas valsts likumdošanā maksimāli pieļaujamā apjomā jāatbrīvo otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija no importa ierobežojumiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem, inspekcijas maksājumiem un citiem valsts nodokļiem un maksājumiem par krājumiem, tai skaitā degvielu, smērvielām, kā arī iekārtām, gaisa kuģa aprīkojumu, gaisa kuģa krājumiem un pārtikas produktiem (tai skaitā tabakas izstrādājumiem, liķieriem, citiem dzērieniem un produktiem, kurus lidojuma laikā ierobežotā daudzumā paredzēts pārdot pasažieriem), kā arī citām vielām un priekšmetiem, kuras paredzēts izmantot vienīgi šīs Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģa, kas veic Līgumā paredzēto satiksmi, ekspluatācijai vai apkopei, iespiesto biļešu krājumus, gaisa pārvadājumu pavadzīmes, jebkurus iespiestus materiālus, uz kuriem atveidota aviokompānijas emblēma, un reklāmas materiālus, kurus nozīmētā aviokompānija izplata bez maksas.

2. Atbrīvojumi, kurus piešķir saskaņā ar šo pantu, attiecas uz šī panta 1. punktā minētajiem priekšmetiem, vielām un produktiem;

(a) kurus viena Līgumslēdzēja Puse ievieš otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā ar savas nozīmētās aviokompānijas palīdzību vai tās uzdevumā;

(b) kuri paliek vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģī, ierodoties otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vai to atstājot;

(c) kuri uzņemti vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģī otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā un kurus paredzēts izmantot Līgumā paredzētās satiksmes veikšanai;

neatkarīgi no tā, vai šādi priekšmeti, vielas un produkti pilnīgi vai daļēji tiek izlietoti tās Līgumslēdzējas Puses teritorijā, kura nosaka atbrīvošanu no nodokļiem gadījumā, ja šie priekšmeti, vielas un produkti netiek atsavināti minētās Līgumslēdzējas Puses teritorijā.

(a), (b) un (c) apakšpunktos minētie priekšmeti, vielas un produkti var tikt uzglabāti muitas uzraudzībā vai kontrolē.

3. Gaisa kuģa aprīkojums, kā arī materiāli un krājumi, kas parasti atrodas katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģos, var tikt izkrauti otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā tikai ar šīs valsts muitas atļauju. Šādā gadījumā tos var nodot muitas uzraudzībā līdz brīdim, kad saskaņā ar muitas noteikumiem tie tiek izvesti vai citādi izlietoti.
4. Šī panta 1. punktā paredzētie atbrīvojumi ir spēkā arī tad, ja vienas Līgumslēdzējas Puses aviokompānijai ir vienošanās par šī panta 1. punktā minēto priekšmetu, vielu vai produktu aizdošanu vai pārvietošanu uz otras Līgumslēdzējas Puses teritoriju, ja šai aviokompānijai otra Līgumslēdzēja Puse ir piešķirusi līdzīgus atbrīvojumus.

6. pants TARIFI

1. Tarifiem, kurus pieprasa vienas Līgumslēdzējas Puses aviokompānija par pārvadājumiem uz otras Līgumslēdzējas Puses teritoriju vai no tās, jābūt noteiktiem pieņemamā līmenī, veltot pienācīgu uzmanību visiem attiecīgajiem faktoriem, to skaitā ekspluatācijas izmaksām, citu aviokompāniju pieņemamai peļņai un tarifiem. Līgumslēdzējas Puses uzskatīs par nepieņemamiem tarifus, kuriem ir iedzīvošanās raksturs, vai kuri ir diskriminējoši, nesamērīgi augsti vai ierobežojoši sakarā ar vadošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu vai mākslīgi pazemināti sakarā ar tiešām vai netiešām valdības subsīdijām vai pabalstiem.
2. Par šī panta 1. punktā minētajiem tarifiem pēc konsultācijām ar citām aviokompānijām, kas darbojas vienā maršrutā vai kādā tā daļā, vienojas abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas, izmantojot Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) procedūras vai citu atbilstošu starptautisko tarifu noteikšanas mehānismu.
3. Tarifi, par kuriem panākta vienošanās, jāiesniedz apstiprināšanai abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijām vismaz 45 dienas pirms paredzētā to ieviešanas datuma. Atsevišķos gadījumos pēc minēto institūciju vienošanās šo periodu var saīsināt.
4. Apstiprinājumu var sniegt tieši. Ja neviena no abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijām saskaņā ar šī panta 3. punktu nav noraidījusi tarifus 30 dienu laikā pēc to iesniegšanas, šos tarifus uzskata par apstiprinātiem. Ja saskaņā ar šī panta 3. punktu iesniegšanas termiņš tiek samazināts,

aviācijas institūcijas var vienoties, ka termiņš, kura laikā jāpaziņo par noraidījumu, ir mazāks par 30 dienām.

5. Ja saskaņā ar šī panta 2. punktu nevar panākt vienošanos par tarifu vai, ja šī panta 4. punktā minētā perioda laikā viena aviācijas institūcija paziņo otrai aviācijas institūcijai, ka tā noraida kādu saskaņā ar šī panta 2. punkta nosacījumiem noteiktu tarifu, tad abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas pēc konsultācijām ar trešās valsts aviācijas institūcijām, kuru ieteikumu tās uzskata par lietderīgu, cenšas savstarpēji vienoties par šī tarifa noteikšanu.
6. Ja aviācijas institūcijas nevar vienoties par tarifu, kas iesniegts saskaņā ar šī panta 3. punktu, vai par tarifa noteikšanu saskaņā ar šī panta 5. punktu, tad strīdu izšķir, vadoties no šī Līguma 18. panta nosacījumiem.
7. Tarifs, kas noteikts saskaņā ar šī panta nosacījumiem, ir spēkā līdz jauna tarifa noteikšanai. Tomēr, pamatojoties uz šo punktu, tarifa termiņu nevar pagarināt vairāk par 12 mēnešiem no datuma, kurā tā termiņš notecētu.

7. pants PĀRSTĀVNIECĪBA

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai uz savstarpējiem pamatiem atļauts līgumā paredzētās satiksmes nodrošināšanai otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā turēt savus pārstāvjus un personālu, kas nodarbojas ar komercijas, ekspluatācijas un tehniskajiem jautājumiem.
2. Nozīmētā aviokompānija pēc saviem ieskatiem var izmantot savu personālu vai izmantot pakalpojumus, kurus sniedz citas organizācijas, kompānijas vai aviokompānijas, kas darbojas otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā un kas ir pilnvarotas sniegt šādus pakalpojumus šīs Līgumslēdzējas Puses teritorijā.
3. Pārstāvji un personāls ir pakļauti otras Līgumslēdzējas Puses spēkā esošajiem likumiem un noteikumiem un saskaņā ar šiem likumiem un noteikumiem katra Līgumslēdzēja Puse uz savstarpējiem pamatiem un iespējami īsākā laika periodā piešķir šī panta 1. punktā minētajiem pārstāvjiem un personālam nepieciešamās darba atļaujas, nodarbinātības vīzas vai citus līdzīgus dokumentus.

4. Katra Līgumslēdzēja Puse apņemas nodrošināt otras Līgumslēdzējas Puses nozīmēto aviokompāniju ar piemērotām dienesta telpām un iekārtām, kas nepieciešamas tās darbībai, lai nekavējoties veicinātu Līgumslēdzēju Pušu attiecīgo aviokompāniju darbību.

8. pants

LIKUMU UN NOTEIKUMU PIEMĒROŠANA

1. Katras Līgumslēdzējas Puses likumus un noteikumus, kas regulē starptautiskās satiksmes gaisa kuģu ielidošanu tās teritorijā vai izlidošanu no tās, vai šādu gaisa kuģu ekspluatāciju šajā teritorijā, piemēro otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģiem, kad tie ierodas minētajā teritorijā, to atstāj vai uzturas tajā.
2. Katras Līgumslēdzējas Puses likumi un noteikumi, kas attiecas uz pasažieru, apkalpes, bagāžas, kravas un pasta ierašanos, uzturēšanos, tranzītu un aizceļošanu, ieskaitot noteikumus, kas attiecas uz ieceļošanu un izceļošanu, imigrāciju, emigrāciju, pasēm, muitu, valūtu un sanitāriem pasākumiem, jāievēro katras Līgumslēdzējas Puses aviokompānijai, ierodoties otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā, to atstājot vai uzturoties tajā.

9. pants

SERTIFIKĀTU UN LICENČU ATZĪŠANA

1. Lidojumu derīguma apliecības, kvalifikācijas apliecības un licences, kuras izdevusi vai apstiprinājuši viena Līgumslēdzēja Puse, un kuras ir spēkā, otra Līgumslēdzēja Puse atzīst par spēkā esošām, lai veiktu Līgumā paredzēto satiksmi, ja prasības, saskaņā ar kurām šādas apliecības un licences tika izdotas vai apstiprinātas, ir vienādas vai augstākas par standartiem, kuri paredzēti Konvencijā.
2. Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības atteikties atzīt kvalifikācijas apliecības un licences, kuras tās pilsoņiem tās teritorijas šķērsošanai izdevusi otra Līgumslēdzēja Puse.

10. pants DROŠĪBA

1. Līgumslēdzējas Puses apliecina savas saistības vienai pret otru aizsargāt civilās aviācijas drošību pret nelikumīgu iejaukšanos. Līgumslēdzējas Puses rīkojas saskaņā ar Konvenciju par noziegumiem un dažiem citiem aktiem, kas izdarīti gaisa kuģos, kura parakstīta 1963.gada 14.septembrī Tokijā, Konvenciju par nelikumīgas gaisa kuģu sagrābšanas novēršanu, kura parakstīta 1970.gada 16.decembrī Hāgā, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgiem aktiem, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kura parakstīta 1971.gada 23.septembrī Monreālā, un Protokolu par cīņu pret vardarbīgiem nelikumīgiem aktiem lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kurš parakstīts 1988.gada 24.februārī Monreālā.
2. Katra Līgumslēdzēja Puse pēc otras Līgumslēdzējas Puses pieprasījuma nodrošina tai visu nepieciešamo palīdzību, lai novērstu nelikumīgu civilās aviācijas gaisa kuģu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības, kas vērstas pret šādiem gaisa kuģiem, to pasažieriem un apkalpi, lidostām un aeronavigācijas iekārtām, un citus draudus civilās aviācijas drošībai.
3. Līgumslēdzējas Puses savstarpējās attiecībās vadās no aviācijas drošības nosacījumiem, kurus ieviesusi ICAO un kuri noteikti kā Konvencijas pielikumi, ciktāl šie drošības nosacījumi ir piemērojami Līgumslēdzējām Pusēm; tās pieprasa, lai to reģistros reģistrēto gaisa kuģu ekspluatanti, kuru galvenā darbību vieta vai pastāvīgā mītnes vieta ir to teritorijā, un lidostu ekspluatanti to teritorijā darbojas saskaņā ar šiem aviācijas drošības nosacījumiem.
4. Katra Līgumslēdzēja Puse piekrīt, ka otra Līgumslēdzēja Puse var pieprasīt, lai gaisa kuģu ekspluatanti, ierodoties šīs otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā, to atstājot vai uzturoties tajā, ievēro šī panta 3. punktā minētos aviācijas drošības nosacījumus. Katra Līgumslēdzēja Puse savā teritorijā nodrošina attiecīgus efektīvus pasākumus, lai aizsargātu pasažierus, apkalpi, pasažierim klātesošo bagāžu, kravu un gaisa kuģa krājumus un tos pārbaudītu pirms iekāpšanas un iekraušanas vai tās laikā. Katra Līgumslēdzēja Puse ar sapratni izvērtēs jebkuru otras Līgumslēdzējas Puses lūgumu pēc saprātīgiem drošības pasākumiem, lai novērstu īpašus draudus.
5. Nelikumīga civilās aviācijas gaisa kuģa sagrābšanas incidenta vai tā draudu vai citu nelikumīgu darbību, kas vērstas pret gaisa kuģa, tā

pasažieru un apkalpes, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošību, gadījumā Līgumslēdzējas Puses palīdz viena otrai, veicinot sakarus un veicot citus atbilstošus pasākumus, lai ātri un droši novērstu šo incidentu vai tā draudus.

6. Ja vienai no Līgumslēdzējām Pusēm ir pietiekams iemesls domāt, ka otra Līgumslēdzēja Puse neievēro šajā pantā paredzētos drošības nosacījumus, šīs Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas var pieprasīt tūlītējas konsultācijas ar otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām.

11. pants IENĀKUMU PĀRSŪTĪŠANA

Pamatojoties uz savstarpīguma principiem:

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija ir tiesīga pārdot gaisa satiksmes pakalpojumus otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā par vietējo valūtu vai par brīvi konvertējamu valūtu tieši vai ar aģentu starpniecību saskaņā ar pilnvarām, kuras izsniegušas otras Līgumslēdzējas Puses attiecīgās institūcijas.
2. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas ir tiesīgas pārsūtīt no pārdošanas valsts teritorijas uz mītnes valsts teritoriju brīvi konvertējamā valūtā atlikumus, kas radušies, saņemtajai naudas summai pārsniedzot izdoto. Šādos neto pārvedumos jāiekļauj ienākumi no bijēju tiešas pārdošanas vai pārdošanas ar aģentu starpniecību, kā arī no papildu pakalpojumiem, un šie maksājumi jākārtos saskaņā ar līgumu par maksājumiem, ja abas valstis ir noslēgušas šādu līgumu, un saskaņā ar spēkā esošajiem valūtas noteikumiem.
3. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām piekrišana šādu pārvedumu veikšanai jāsaņem ne vēlāk kā 30 dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas. Šādu pārvedumu veikšanas procedūrai jāatbilst tās valsts ārvalstu valūtas apmaiņas noteikumiem, kurā ienākumi gūti.
4. Līgumslēdzēju Pušu aviokompānijas ir tiesīgas veikt pārvedumu, kad ir saņemta piekrišana tā veikšanai. Ja tehnisku iemeslu dēļ pārvedumu nevar veikt tūlīt, Līgumslēdzēju Pušu aviokompānijām tiek piešķirta pārveduma prioritāte, kas ir līdzīga otras Līgumslēdzējas Puses importam.

5. Abas Līgumslēdzējas Puses uz savstarpējiem pamatiem atbrīvo viena otras nozīmēto aviokompāniju no visiem nodokļiem un nodevām par ienākumiem vai peļņu, kas gūta par gaisa satiksmes veikšanu.

12. pants KAPACITĀTE

1. Abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām ir vienādaš un taisnīgas iespējas veikt šī Līguma pielikumā paredzēto satiksmi.
2. Veicot Līgumā paredzēto satiksmi, vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija ņem vērā otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas intereses tā, lai pārmērīgi neietekmētu tās veikto satiksmi vienā maršrutā vai tā daļā vai citos tās maršrutos.
3. Šajā Līgumā paredzētās nozīmētās aviokompānijas veiktās satiksmes kapacitāte ir cieši saistīta ar pieprasījumu pēc pasažieru pārvadājumiem starp Līgumslēdzēju Pušu teritorijām. Šī kapacitāte, ja nav citas vienošanās, ir principiāli vienlīdzīgi sadalīta starp Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām.
4. Līgumā paredzētās satiksmes biežumu un sarakstus nosaka nozīmētās aviokompānijas savstarpējā līgumā, ko iesniedz aviācijas institūcijām apstiprināšanai pirms paredzētās satiksmes uzsākšanas un vismaz 30 dienas pirms to stāšanās spēkā. Ja nozīmētās aviokompānijas nevar vienoties, šo jautājumu risināšanu uztic Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijām.
5. Papildu kapacitāti, kad tā būs nepieciešama, pirms tās iesniegšanas apstiprināšanai attiecīgajām aviācijas institūcijām saskaņos abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas.
6. Lai veiktu Līgumā paredzēto satiksmi, abām Līgumslēdzējām Pusēm jānoslēdz komercīgums. Šo komercīgumu iesniedz apstiprināšanai attiecīgajām aviācijas institūcijām.

13. pants ATVIEGLOJUMI

1. Katra Līgumslēdzēja Puse var piemērot vai atļaut pieprasīt taisnīgus un pieņemamus maksājumus par lidostu un citu aviācijas iekārtu izmantošanu, ja šie maksājumi nav augstāki par citu līdzīgā starptautiskajā satiksmē iesaistītu aviokompāniju maksājumiem.
2. Katra Līgumslēdzēja Puse atbalstīs konsultācijas starp kompetentām maksājumu iekasēšanas organizācijām un nozīmētajām aviokompānijām, izmantojot aviokompāniju pārstāvniecību pakalpojumus, kad tas iespējams. Eksploatanti laikus jābrīdina par paredzētajām maksājumu izmaiņām, lai tie varētu izteikt savu viedokli pirms šo izmaiņu ieviešanas.
3. Neviena Līgumslēdzēja Puse nedod priekšroku savai vai citai aviokompānijai salīdzinot ar otras Līgumslēdzējas Puses aviokompāniju, kas iesaistīta līdzīgā starptautiskajā gaisa satiksmē, piemērojot muitas, imigrācijas, karantīnas vai citus tamlīdzīgus noteikumus vai, izmantojot lidostas, gaisa trases, gaisa satiksmes pakalpojumus vai tās kontrolē esošās iekārtas.

14. pants APMAIŅA AR INFORMĀCIJU UN STATISTIKAS DATIEM

Katras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas pēc otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūciju pieprasījuma sniedz tām statistikas datus, kuri ir nepieciešami, lai noteiktu, kādu kapacitāti nodrošina nozīmētā aviokompānija, Līgumā paredzētās satiksmes apjomu noteiktajos maršrutos, kā arī gaisa satiksmes, kura ārkārtējos gadījumos tiek veikta bez nosēšanās uz vai no trešajām valstīm, sākuma punktu un galapunktu.

15. pants TIEŠAIS TRANZĪTS

Tiešā tranzīta pasažieri, kas šķērso Līgumslēdzējas Puses teritoriju, neatstājot šim nolūkam paredzēto lidostas teritoriju, ir pakļauti vienkāršotai kontrolei. Tiešā tranzīta bagāža un krava ir atbrīvota no muitas un citiem maksājumiem.

16. pants KONSULTĀCIJAS

1. Ciešas sadarbības garā Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas periodiski konsultē viena otru, lai nodrošinātu šī Līguma un tā pielikuma nosacījumu ieviešanu un apmierinošu ievērošanu.
2. Šādas konsultācijas sākas 60 dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, ja vien Līgumslēdzējas Puses nav vienojušās par ko citu.

17. pants IZMAIŅAS

1. Ja kāda Līgumslēdzēja Puse vēlas mainīt kādu no Līguma nosacījumiem, tā var pieprasīt konsultācijas ar otru Līgumslēdzēju Pusi. Šādas konsultācijas starp aviācijas institūcijām var notikt diskusiju vai sarakstes veidā un tās sākas 60 dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas. Izmaiņas, par kurām panākta vienošanās, stājas spēkā, kad tās tiek apstiprinātas, apmainoties ar diplomātiskajām notām.
2. Izmaiņas šī Līguma pielikumā var tikt izdarītas, tieši vienojoties Līgumslēdzēju Pušu kompetentām aviācijas institūcijām, un tās tiek apstiprinātas, apmainoties ar diplomātiskajām notām.
3. Līgums var tikt grozīts tā, lai tas atbilstu daudzpusējām konvencijām, kuras kļūs saistošas abām Līgumslēdzējām Pusēm.

18. pants STRĪDU IZŠĶIRŠANA

1. Ja par šī Līguma iztulkošanu vai piemērošanu starp Līgumslēdzējām Pusēm rodas strīds, Līgumslēdzējas Puses vispirms centīsies to nokārtot sarunu ceļā.
2. Ja Līgumslēdzējām Pusēm neizdodas jautājumu nokārtot sarunu ceļā, tās var griezties pie trīs tiesnešu šķīrējtiesas, kur katra Līgumslēdzēja Puse ieceļ pa vienam tiesnesim un trešo tiesnesi nozīmē šie divi tiesneši. Katra Līgumslēdzēja Puse ieceļ tiesnesi 60 dienu laikā no datuma, kad katra

Līgumslēdzēja Puse diplomātiskā ceļā ir saņēmusi pieprasījumu par strīda izšķiršanu, un trešo tiesnesi nozīmē nākošo 60 dienu laikā.

Ja Līgumslēdzēja Puse paredzētajā laikā nenozīmē tiesnesi, vai, ja trešais tiesnesis nav nozīmēts paredzētajā laikā, tad Līgumslēdzējas Puses var lūgt ICAO Padomes prezidentu nozīmēt tiesnesi vai tiesnešus atkarībā no nepieciešamības. Jebkurā gadījumā trešais tiesnesis ir trešās valsts pilsonis, viņš ir šķīrējtiesas priekšsēdētājs un nosaka vietu, kur šķīrējtiesa notiks. Šķīrējtiesa pati nosaka procedūru un, ja nepieciešams, izlemj, kādi likumi piemērojami.

3. Šķīrējtiesas lēmumi ir saistoši abām Līgumslēdzējām Pusēm, ja vien tās nenolemj citādi, kamēr strīds tiek izskatīts šķīrējtiesā.
4. Šķīrējtiesas izdevumus vienlīdzīgās daļās sedz Līgumslēdzējas Puses.
5. Ja un kamēr Līgumslēdzēja Puse nepilda šī panta 3. punktā minētos lēmumus, otra Līgumslēdzēja Puse var ierobežot, apturēt vai atsaukt tiesības vai priekšrocības, kuras šis Līgums sniedz saistības nepilnībai Līgumslēdzējai Pusei vai nozīmētajai aviokompānijai.

19. pants REĢISTRĀCIJA

Šis Līgums un visi tā grozījumi, kā arī apmaiņa ar diplomātiskajām notām jāreģistrē Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā.

20. pants LĪGUMA PĀRTRAUKŠANA

1. Šis Līgums ir spēkā uz nenoteiktu laiku.
2. Katra Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā var rakstiski paziņot par savu lēmumu pārtraukt šo Līgumu. Vienlaikus šis lēmums jāpaziņo Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Tādā gadījumā līgums tiek pārtraukts 12 mēnešus pēc tam, kad otra Līgumslēdzēja Puse saņēmusi paziņojumu, ja vien paziņojums pēc savstarpējas vienošanās nav atsaukts pirms šī perioda notecēšanas.

Ja otra Līgumslēdzēja Puse noliedz paziņojuma saņemšanas faktu, paziņojumu uzskata par saņemtu 14 dienas pēc tam, kad to saņēmusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija.

21. pants STĀŠANĀS SPĒKĀ

Šis Līgums stājas spēkā datumā, kurā Līgumslēdzējas Puses viena otrai rakstiski paziņo par apmaiņu ar diplomātiskajām notām, apliecinot, ka to valstu prasības par Līguma stāšanos spēkā ir izpildītas.

Mēs, apakšā parakstījušies, savu Valdību pienācīgi pilnvaroti, noslēdzam šo Līgumu.

Sastādīts Jeruzalemē, 1993.gada 3. novembrī, kas atbilst

divos oriģināleksemplāros, katrs ivritā, latviešu valodā un angļu valodā. Domstarpību gadījumā priekšroka dodama tekstam angļu valodā.

Izraēlas Valsts
Valdības vārdā:



Latvijas Republikas
Valdības vārdā:



IZRAĒLAS VALSTS VALDĪBAS UN LATVIJAS REPUBLIKAS VALDĪBAS LĪGUMA
PAR GAISA SATIKSMI PIELIKUMS

1. Maršruti, kuros gaisa satiksmi veic Izraēlas Valsts nozīmētā aviokompānija:

Sākuma punkts	:	Telaviva
Starppunkti	:	Jebkurš punkts
Galapunkts	:	Rīga
Punkti aiz galapunkta	:	Jebkurš punkts

2. Maršruti, kuros gaisa satiksmi veic Latvijas Republikas nozīmētā aviokompānija:

Sākuma punkts	:	Rīga
Starppunkti	:	Jebkurš punkts
Galapunkts	:	Telaviva
Punkti aiz galapunkta	:	Jebkurš punkts

3. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas, veicot gaisa satiksmi uz vai no trešajām valstīm, neizmantos piektās gaisa brīvības tiesības, ja vien tās nebūs savstarpēji vienojušās par pretējo.
4. Jebkurš vai visi starppunkti vai punkti aiz galapunkta pēc nozīmētās aviokompānijas vēlēšanās var tikt izlaisti jebkurā vai visos lidojumos, ja gaisa pārvadājumi sākas vai beidzas tās Līgumslēdzējas Puses valsts teritorijā, kas nozīmējusi aviokompāniju.