

No. 49741

—
**Israel
and
Greece**

Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Hellenic Republic (with annexes). Jerusalem, 18 October 2010

Entry into force: *19 August 2011, in accordance with article 24*

Authentic texts: *English, Greek and Hebrew*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 20 July 2012*

—
**Israël
et
Grèce**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République hellénique (avec annexes). Jérusalem, 18 octobre 2010

Entrée en vigueur : *19 août 2011, conformément à l'article 24*

Textes authentiques : *anglais, grec et hébreu*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Israël, 20 juillet 2012*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF
ISRAEL
AND
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC
REPUBLIC**

PREAMBLE

The Government of the State of Israel and the Government of the Hellenic Republic

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7th day of December 1944;

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the State of Israel the Ministry of Transport by the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.
- b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:
 - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
 - (ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties.
- c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.
- d. The term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.
- e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.
- f. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

g. The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

j. The term "user charges" means a charge made to airlines by competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities, or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

k. The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline(s) of the other Contracting Party as follows:

- a. To fly, without landing, across the territory of the other Contracting party;
- b. To make stops in the said territory for non traffic purposes and
- c. To make stops at the points on the route(s) specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 a) and b) of this Article.

3. Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

- i. it is established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with European Union law; and
- ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- iii. the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states (the EFTA countries are listed in Annex II of this Agreement).

b) in the case of an airline designated by the State of Israel: it is established in the territory of the State of Israel; and is licensed in accordance with the applicable law of the State of Israel; and the State of Israel has and maintains effective regulatory control of the airline;

c) the designated airline(s) is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied - in conformity with the provisions of the Convention - to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Suspension and Revocation

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline by the other Contracting Party, where:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

- i. it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or
 - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
 - iii. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or nationals of such states
 - iv. the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the State of Israel and another European Union Member State and the State of Israel can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by bilateral agreement between Israel and that other Member State.
- b) in the case of an airline designated by the State of Israel: it is not established in the territory of the State of Israel and is not licensed in accordance with the applicable law of the State of Israel; or the State of Israel is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
- c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied, in conformity with the Convention, to the operation of international air services by the Party receiving the designation; or
- d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 16 of this Agreement.

Article 5 **Applicability of laws and regulations**

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Contracting Party.

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

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own nor any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6 **Recognition of Certificates and Licenses**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always such certificates or licenses were issued or validated, equal or above the minimum standards established under the Chicago Convention.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations in accordance to Article 16 of this Agreement between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7 **Aviation Safety Provisions**

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to

in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. In the event that access to an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious safety concerns arise and draw the conclusions that the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention are not satisfied.

5. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

6. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

8. Where the Hellenic Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union State, the rights of the State of Israel shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8 **Aviation Security**

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

on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an

emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

Article 9
Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.
4. If there is an especial agreement between the Parties to avoid double taxation, or an especial agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

Article 10
Sale and Marketing of Air Transport Services

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.
3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.
5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

- a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and
- b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Article 11
Exemption from customs duties and taxes

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable law from import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the ground equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline under its relevant applicable law.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

- (a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party ;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the European Union and national customs provisions in force.

Article 12
User Charges

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than the charges that would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 13
Capacity Regulations and Approval of Timetables

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.
4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the two Contracting Parties.
5. The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.
6. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 5 above shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.
7. The designated airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 14
Air Transport Tariffs

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from the territory of either Contracting Party shall be established by the designated airline at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

2. Each contracting party may require notifications or filing of tariffs established under paragraph 1 above by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, Each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices
- b) protect consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protect airlines from prices that are artificially low.

3. Notwithstanding par. 1 and 2 above, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

Article 15
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their National Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 16
Consultations and Modifications

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. Any modification to this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties will have notified each other in writing through diplomatic channels of the fulfillment of their internal legal procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the route schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17 **Settlement of Disputes**

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

2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State of either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

Each Contracting Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through registered mail, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the arbitrator by each of the Contracting Parties.

If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned period, each Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the umpire or the arbitrator representing the Contracting Party in default, as the case may require.

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, and shall be a national of a state having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of the appointment as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.

5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.

7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Contracting Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.

9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

Article 18 **Termination**

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

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

Article 19 **Conformity with Multilateral Conventions**

If a general multilateral air transport convention or agreement comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement and its Annex shall be deemed to be amended accordingly.

Article 20 **Registration**

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization

Article 21
Code Sharing

The designated airlines of both Contracting Parties may operate or hold out services on the agreed routes, may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing arrangements with:

An airline of the same contracting party;

An airline or airlines of the other contracting party.

provided that the airlines involved in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied in such arrangements.

Each airline involved in code-sharing arrangements shall make clear to the purchasers at the point of sale, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into contractual relationship.

Third-party code sharing arrangements could be agreed upon, after an official submission of such a request to the Aeronautical Authorities has been filed and the subsequent authorization by the relevant Aeronautical Authorities has been granted.

Article 22
Ban on Smoking

Each Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.

Each Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

Article 23
Environmental Protection

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

Article 24
Entry into Force

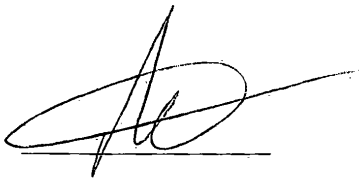
This Agreement shall enter into force thirty days after both Parties have notified each other, through diplomatic channels that the necessary internal procedures for the entry into force of this agreement have been completed

Upon its entry into force this agreement shall replace the Bilateral Air Agreement between the State of Israel and the Hellenic Republic signed on 15 July 1952.

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

Done at Jerusalem in two authentic copies, this (date) 18th day of (month) October 2010 (which corresponds to the 10th day of the month of Heshvan of the year 5771 in the Hebrew calendar) in the Greek, Hebrew and English languages, all three texts being equally authentic.

In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.



For the Government of the State of Israel



For the Government of the Hellenic
Republic

**ANNEX I
ROUTE SCHEDULE**

SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airlines of the State of Israel

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Israel	Any Points	Athens, Rhodos, third point to be selected	Any Points

SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Hellenic Republic

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Greece	Any Points	Any Points in Israel	Any Points

Notes:

Intermediate points and points beyond the Contracting Parties may be omitted on any section.

Intermediate points and points beyond shall be served by the airlines of the Contracting Parties without exercise of traffic rights between points in the territory of third countries and points in the territory of the other Contracting Party.

The right to the designated airline(s) of one Contracting Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries (5th freedom traffic rights) shall be subject to a separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ANNEX II

List of the European Free Trade Association States referred to in Article 3 and Article 4 of this Agreement:

- a. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- b. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- c. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- d. The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and Swiss Confederation on Air Transport).

[GREEK TEXT – TEXTE GREC]¹

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

η Κυβέρνηση του Κράτους του Ισραήλ
και
η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

Όντας Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την 7η Δεκεμβρίου 1944, Επιθυμώντας εξίσου να συνάψουν μια Συμφωνία, με σκοπό την καθιέρωση και την εκτέλεση προγραμματισμένων αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους,

Έχουν συμφωνήσει ως ακολούθως:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν τα συμφραζόμενα απαιτούν κάτι διαφορετικό:

α. Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα είναι εξουσιοδοτημένα να εκτελούν οποιεσδήποτε λειτουργίες που ασκούνται αυτή τη στιγμή από την εν λόγω Αρχή ή παρόμοιες λειτουργίες και, στην περίπτωση του Κράτους του Ισραήλ, το Υπουργείο Μεταφορών δια της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα είναι εξουσιοδοτημένα να εκτελούν οποιεσδήποτε λειτουργίες ασκούνται αυτή τη στιγμή από τον εν λόγω Οργανισμό ή παρόμοιες λειτουργίες.

β. Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση σχετικά με τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την έβδομη

¹ Published as submitted. – Publié tel que soumis.

Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:

- (i) οποιαδήποτε τροποποίηση της έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 94 (α) αυτής και έχει επικυρωθεί από αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και
- (ii) οποιοδήποτε Παράρτημα ή οποιοδήποτε τροποποιήσεις τους υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 90 της παρούσας Σύμβασης, στο μέτρο που μια τέτοια τροποποίηση ή Παράρτημα είναι οποτεδήποτε σε ισχύ γι' αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

γ. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το συνημμένο Παράρτημα της και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή το Παράρτημα.

δ. Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει μια αεροπορική εταιρεία η οποία έχει διοριστεί και έχει εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

ε. Ο όρος «συμφωνηθέντα δρομολόγια» σημαίνει τα προγραμματισμένα αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που καθορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

στ. Ο όρος «χωρητικότητα», σε σχέση με ένα αεροσκάφος, σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο αυτού του αεροσκάφους το οποίο είναι διαθέσιμο σε μια διαδρομή ή ένα τμήμα μιας διαδρομής και ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με ένα «συμφωνηθέν δρομολόγιο» σημαίνει τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται σε ένα τέτοιο δρομολόγιο, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα που αυτό εκτελείται από το αεροσκάφος αυτό στη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου και μιας διαδρομής ή ενός τμήματος μιας διαδρομής.

ζ. Ο όρος «επικράτεια» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 2 της Σύμβασης.

η. Οι όροι «αεροπορικά δρομολόγια», «διεθνή αεροπορικά δρομολόγια», «αεροπορική εταιρεία» και «στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς» θα έχουν τις έννοιες που ορίζονται αντίστοιχα γι' αυτούς στο άρθρο 96 της Σύμβασης.

θ. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει την τιμή που πρόκειται να χρεωθεί για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους υπό τους οποίους ισχύουν αυτές οι τιμές, συμπεριλαμβανόμενων και των τιμών και όρων για την αντιπροσωπεία και τις λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχονται από το μεταφορέα σε σχέση με την εναέρια μεταφορά, αλλά εξαιρούμενων των αμοιβών και όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

ι. Ο όρος «τέλος χρήσης» σημαίνει ένα τέλος που επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες από τις αρμόδιες αρχές ή επιτρέπεται από αυτές να επιβληθεί, για την παροχή ακινήτων ή εγκαταστάσεων αερολιμένων ή εγκαταστάσεων αεροπλοΐας ή εγκαταστάσεων αεροπορικής ασφάλειας ή υπηρεσιών, συμπεριλαμβανόμενων και των συναφών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων, για

αερόσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες και το φορτίο τους.

κ. Ο όρος «Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης», σημαίνει της Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι κατανοητό ότι οι τίτλοι που δίνονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ή επεκτείνουν, σε καμιά περίπτωση, τις έννοιες οποιασδήποτε από τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2 **Παροχή Δικαιωμάτων**

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη εκχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που προσδιορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για τη διεξαγωγή των προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ως εξής:

α. Να υπερίπτανται της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, χωρίς προσγείωση

β. Να σταθμεύουν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για μη εμπορικούς σκοπούς και

γ. Να πραγματοποιεί στάσεις στα σημεία της (-ων) διαδρομής (-ων) που προσδιορίζονται στον Πίνακα Διαδρομών που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την επιβίβαση και την αποβίβαση διεθνούς κυκλοφορίας επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

2. Οι αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, εκτός από εκείνες που ορίζονται σύμφωνα με το Άρθρο 3 (Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας θα απολαύουν, επίσης, τα δικαιώματα που προσδιορίζονται στις παραγράφους 1 α) και β) του παρόντος Άρθρου.

3. Καμία διάταξη της παραγράφου (1) δεν θα θεωρείται ότι παρέχει στην (στις) αεροπορική(-ες) εταιρεία(-ες) ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει(ουν), στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο που μεταφέρονται επ' αμοιβή ή με μίσθωση και προορίζονται για ένα άλλο σημείο της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3 **Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις**

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα δικαιούται να διορίζει, γραπτώς, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για τις ανάγκες της εκμετάλλευσης των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές και να ανακαλεί ή να τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς.

2. Με την παραλαβή ενός τέτοιου διορισμού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί τις κατάλληλες εγκρίσεις και άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική

καθυστερήσει, υπό τον όρο ότι:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

i) είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, σύμφωνα με τις συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και

ii) ότι ασκείται και διατηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και ότι η αρμόδια Αεροπορική Αρχή προσδιορίζεται ρητώς στο διορισμό και

iii) όα η αεροπορική εταιρεία κατέχεται, είτε άμεσα είτε μέσω πλειοψηφικής συμμετοχής και ουσιαστικά ελέγχεται από Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών και / ή από υπηκόους των εν λόγω Κρατών (οι χώρες ΕΖΕΣ παρατίθενται στο Παράρτημα II της παρούσας Συμφωνίας).

β) στην περίπτωση της αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από το Κράτος του Ισραήλ, ότι είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια του Κράτους του Ισραήλ και ότι έχει λάβει άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο του Κράτους του Ισραήλ και ότι το Κράτος του Ισραήλ έχει και διατηρεί ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας,

γ) η (οι) διορισμένη(-ες) αεροπορική(-ες) εταιρεία(-ες) κατέχει τα τυπικά προσόντα προκειμένου να πληροί τις προϋποθέσεις που τίθενται βάσει των νόμων και των κανονισμών που συνήθως ισχύουν – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο αποδέχεται το διορισμό.

3. Με την παραλαβή της έγκρισης λειτουργίας της παραγράφου 2, μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να αρχίσει να εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια για τις οποία έχει διοριστεί, υπό τον όρο ότι αυτή η αεροπορική εταιρεία θα συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4

Αναστολή και Ανάκληση

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύναται να απορρίψει, να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την άδεια λειτουργίας ή τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εφόσον:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

i. δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή

ii. δεν ασκείται ή δεν τηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφοράς ή η σχετική Αεροπορική Αρχή δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια στο διορισμό,

iii. η αεροπορική εταιρεία δεν τελεί υπό την κυριότητα, είτε άμεσα είτε μέσω πλειοψηφικής συμμετοχής ή δεν τελεί υπό τον ουσιαστικό έλεγχο Κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών και / ή υπηκόων των εν λόγω Κρατών

iv. η αεροπορική εταιρεία έχει ήδη λάβει άδεια λειτουργίας βάσει διμερούς συμφωνίας μεταξύ του Κράτους του Ισραήλ και ενός άλλου ευρωπαϊκού Κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Κράτος του Ισραήλ μπορεί να αποδείξει ότι, ασκώντας τα δικαιώματα κυκλοφορίας που απορρέουν από την παρούσα Συμφωνία σε ένα δρομολόγιο που περιλαμβάνει ένα σημείο σε αυτό το άλλο Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα καταστρατηγούσε τους περιορισμούς ως προς τα δικαιώματα κυκλοφορίας που επιβάλλονται από μια διμερή Συμφωνία μεταξύ του Ισραήλ και αυτού του άλλου Κράτους μέλους.

β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζει το Κράτος του Ισραήλ: δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια του Κράτους του Ισραήλ και δεν έχει λάβει άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο του Κράτους του Ισραήλ ή το Κράτος του Ισραήλ δεν διατηρεί τον ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας ή

γ) μια τέτοια αεροπορική εταιρεία δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις προϋποθέσεις που ορίζονται, βάσει των νόμων και των κανονισμών που κανονικά και εύλογα ισχύουν σύμφωνα με τη Σύμβαση για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων, από το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποδέχεται το διορισμό ή

δ) η αεροπορική εταιρεία αποτυγχάνει να συμμορφωθεί με τους νόμους ή/και τους κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο εγκωφεί αυτά τα δικαιώματα ή

ε) η αεροπορική εταιρεία αποτυγχάνει να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας.

2. Εκτός από την περίπτωση που η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου είναι ουσιαστική, προκειμένου να αποτραπούν περαιτέρω παραβάσεις των νόμων ή/και των κανονισμών, το δικαίωμα αυτό θα ασκείται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5
Εφαρμογή Νόμων και Κανονισμών

1. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλομένου Μέρους που διέπουν την είσοδο και την έξοδο από την επικράτεια του αεροσκαφών που εκτελούν διεθνή αεροπορικά δρομολόγια, ή τη λειτουργία και την πλοήγηση των αεροσκαφών αυτών, για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται εντός της επικράτειάς του, θα ισχύουν για τα αεροσκάφη των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους .
2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την επικράτεια του επιβατών, πληρώματος και φορτίου, συμπεριλαμβανόμενου και του ταχυδρομείου, όπως αυτοί που αφορούν στη μετανάστευση, τα τελωνεία, το συνάλλαγμα και την υγεία και τα μέτρα υγειονομικής προστασίας, θα εφαρμόζονται στους επιβάτες, το πλήρωμα, το φορτίο και το ταχυδρομείο που μεταφέρονται με τα αεροσκάφη της αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται εντός της εν λόγω επικράτειας.
3. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα δίνει προτεραιότητα στη δική του ή οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία έναντι μιας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί παρόμοιες διεθνείς αερομεταφορές, κατά την εφαρμογή των μεταναστευτικών, τελωνειακών, υγειονομικών και παρόμοιων κανονισμών της.
4. Επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείου υπό άμεση διέλευση δεν θα υπόκεινται σε τίποτε περισσότερο από ένα απλουστευμένο έλεγχο. Αποσκευές και φορτίο υπό άμεση διέλευση θα απαλλάσσονται από δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

Άρθρο 6
Αναγνώριση των Πτυχίων και των Αδειών

1. Πτυχία πλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανόμενων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των νόμων και των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν έχουν λήξει, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τους σκοπούς της εκτέλεσης των συμφωνηθέντων δρομολογίων, πάντοτε υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω πτυχία ή άδειες έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί, ως ίσα ή ανώτερα από τα ελάχιστα πρότυπα που καθορίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.
2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή των πτυχίων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ανωτέρω, που έχουν εκδοθεί από τις Αεροπορικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, για οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή για ένα αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, θα πρέπει να επιτρέπουν μια διαφορά από τα ελάχιστά πρότυπα που καθορίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση και η οποία διαφορά

έχει κατατεθεί ενόπιον του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις, σύμφωνα με το Άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας, μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών, με στόχο την αποσαφήνιση της εν λόγω πρακτικής. Η αποτυχία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας θα αποτελεί λόγο εφαρμογής του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη διατηρεί το δικαίωμα, ωστόσο, να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς των πτήσεων υπεράνω ή της προσγείωση εντός της επικράτειάς του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγήθηκαν σε υπηκόους του από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

Άρθρο 7 **Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων**

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις, ανά πάσα στιγμή, σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας που τηρούνται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σε τομείς που σχετίζονται με αεροπορικές εγκαταστάσεις, πληρώματα πτήσεων, αεροσκάφη και τη λειτουργία των αεροσκαφών. Οι διαβουλεύσεις αυτές λαμβάνουν χώρα εντός τριάντα (30) ημερών από το εν λόγω αίτημα.

2. Εάν, μετά τις διαβουλεύσεις αυτές, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν τηρεί και διαχειρίζεται, αποτελεσματικά, πρότυπα ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα οποία να πληρούν τις προδιαγραφές που ισχύουν τότε, σύμφωνα με τη Σύμβαση, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερωθεί για τις διαπιστώσεις αυτές και για τα μέτρα που θεωρούνται αναγκαία για τη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές του ICAO. Το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει, στη συνέχεια, τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, εντός ενός συμφωνηθέντος χρονικού διαστήματος.

3. Σύμφωνα με το Άρθρο 16 της Σύμβασης, συμφωνείται περαιτέρω ότι, οποιοδήποτε αεροσκάφος εκτελεί, από ή για λογαριασμό μιας αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, δρομολόγια από ή προς την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορεί, για όσο χρονικό διάστημα βρίσκεται εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει αντικείμενο έρευνας από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εφόσον αυτό δεν προκαλεί αδικαιολόγητη καθυστέρηση στη λειτουργία του αεροσκάφους. Παρά τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης, ο σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να εξακριβωθεί η εγκυρότητα των σχετικών εγγράφων του αεροσκάφους, η κατοχή αδειών από το πλήρωμα του και ότι ο εξοπλισμός αεροσκάφους και η κατάσταση του αεροσκάφους είναι σύμφωνα με τα πρότυπα που έχουν τότε θεσπιστεί, σύμφωνα με τη Σύμβαση.

Σε περίπτωση που η πρόσβαση σε ένα αεροσκάφος αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την παράγραφο 3 ανωτέρω, εμποδιστεί από τον εκπρόσωπο της εταιρείας αυτής, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι λεύθερο να συνάγει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια και να υπερνάνει ότι δεν ικανοποιούνται τα ελάχιστα πρότυπα που θεσπίζονται σύμφωνα

με τη Σύμβαση του Σικάγου.

5. Όταν απαιτούνται έκτακτα μέτρα για να διασφαλιστεί η ασφάλεια λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να προβεί στην άμεση αναστολή ή την τροποποίηση της άδειας λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

6. Οποιαδήποτε ενέργεια από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με την παράγραφο 5 ανωτέρω, θα διακόπτεται μόλις παύει να υφίσταται η βάση για την υλοποίηση της ενέργειας αυτής.

7. Σε σχέση με την παράγραφο 2, εφόσον διαπιστωθεί ότι ένα Συμβαλλόμενο Μέρος εξακολουθεί να μη συμμορφώνεται με τα πρότυπα του ICAO, όταν έχει παρέλθει το συμφωνηθέν χρονικό διάστημα, θα πρέπει να ενημερωθεί σχετικά ο Γενικός Γραμματέας του ICAO. Ο τελευταίος θα πρέπει, επίσης, να ενημερωθεί για τη μετέπειτα ικανοποιητική επίλυση της κατάστασης.

8. Σε περίπτωση που η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει μια αεροπορική εταιρεία της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από ένα άλλο Κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα του Κράτους του Ισραήλ θα ισχύουν εξίσου σε ό,τι αφορά στην υιοθέτηση, την εκτέλεση ή τη διατήρηση των προτύπων ασφαλείας από το άλλο Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όσον αφορά στην άδεια λειτουργίας της συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 8

Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επαναβεβαιώνουν ότι η υποχρεώσή του ενός προς το άλλο να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις παράνομης παρέμβασης, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς περιορισμό της γενικότητας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαίτερος σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης περί Αδικημάτων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται σε Αεροσκάφη, η οποία υπογράφηκε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Συνθήκης για την Καταστολή της Παράνομης Κατάληψης Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Συνθήκης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Συμπληρωματικού του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που Εξυπηρετούν Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, το οποίο υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, τη Σύμβαση για τη Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 1 Μαρτίου 1991, καθώς και οποιασδήποτε άλλης συνθήκης και πρωτοκόλλου που σχετίζεται με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, προς τα οποία συμμορφώνονται και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν, κατόπιν αιτήσεως, κάθε απαραίτητη συνδρομή το ένα στο άλλο, προκειμένου να αποτρέψουν πράξεις παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών και άλλες παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και εγκαταστάσεων αεροπλοΐας και οποιασδήποτε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας που έχουν θεσπιστεί από τον ICAO και καθορίζονται ως παραρτήματα της Σύμβασης, στο βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις ασφαλείας ισχύουν για τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Θα απαιτούν οι αερομεταφορείς με αεροσκάφη του νηολογίου τους ή οι αερομεταφορείς που έχουν την κύρια έδρα τους ή τη μόνιμη διαμονή τους στην επικράτεια των Συμβαλλόμενων Μερών ή, στην περίπτωση αερομεταφορέων της Ελληνικής Δημοκρατίας που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά της, σύμφωνα με τις συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενημερώνει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τυχόν διαφορά μεταξύ των εθνικών κανονισμών και πρακτικών του και των πρότυπων αεροπορικής ασφαλείας των Παραρτημάτων της Σύμβασης. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να ζητήσει άμεσες διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, ανά πάσα στιγμή, προκειμένου να συζητήσει τις διαφορές αυτές.

4. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνεί ότι οι αερομεταφορείς του μπορεί να υποχρεωθούν να τηρήσουν, για την είσοδο, την αναχώρηση ή για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας, σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στη χώρα αυτή, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά επαρκή μέτρα στην επικράτειά του για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών, του πληρώματος, των χειραποσκευών, των αποσκευών, του φορτίου και των καταστημάτων των αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της φόρτωσης. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα εξετάζει, επίσης, ευμενώς κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για εύλογα ειδικά μέτρα ασφαλείας, για την αντιμετώπιση μιας συγκεκριμένης απειλής.

5. Όταν συμβεί ένα γεγονός ή απειλή ενός γεγονότος παράνομης κατάληψης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων ή των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνδράμουν το ένα το άλλο, διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και τα λοιπά κατάλληλα μέτρα που έχουν σκοπό να λήξει γρήγορα και ακίνδυνα ένα τέτοιο γεγονός ή απειλή.

6. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει παραικλίνει από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το

πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος από οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Αποτυχία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων θα συνιστά επαρκή λόγο για παρακράτηση, ανάκληση, αναστολή ή έπβολή όρων σχετικά με τις άδειες της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών που διορίζονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Όταν δικαιολογείται από επείγουσα κατάσταση ή προκειμένου να αποτραπεί περαιτέρω μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να λαμβάνει προσωρινά μέτρα, ανά πάσα στιγμή.

Άρθρο 9

Μετατροπή Συναλλάγματος και Επαναπατρισμός των Εισπράξεων

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επιτρέπει στην(-ες) αεροπορική(-ές) εταιρεία(-ες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να μετατρέπουν και να εμβάζουν στο εξωτερικό, κατόπιν υποβολής αιτήματος, όλες τις τοπικές εισπράξεις από την πώληση αεροπορικών δρομολογίων, πέραν των ποσών που εκταμιεύθηκαν τοπικά, με τη μετατροπή και τον επαναπατρισμό να επιτρέπονται άμεσα, με την ισοτιμία συναλλάγματος που ισχύει την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος για μετατροπή και επαναπατρισμό.
2. Η μετατροπή και ο επαναπατρισμός των εν λόγω εισπράξεων θα επιτρέπεται σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και δεν υπόκεινται σε οποιοδήποτε διοικητικό ή συναλλαγματικό έξοδο, εκτός από αυτά που συνήθως επιβάλλονται από τις τράπεζες για την εκτέλεση της εν λόγω μετατροπής και επαναπατρισμού.
3. Οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου δεν απαλλάσσουν τις αεροπορικές εταιρείες και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών από τους δασμούς, φόρους και εισφορές στα οποία υπόκεινται.
4. Εάν υπάρχει ιδιαίτερη συμφωνία μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών για την αποφυγή της διπλής φορολογίας ή μια ιδιαίτερη συμφωνία που ρυθμίζει τη μεταφορά κεφαλαίων μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, οι συμφωνίες αυτές θα υπερισχύουν.

Άρθρο 10

Πώληση και Προώθηση Αεροπορικών Δρομολογίων

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχει στις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να πωλούν και προωθούν τα διεθνή αεροπορικά τους δρομολόγια στην επικράτειά του, απευθείας ή μέσω πρακτόρων ή άλλων διαμεσολαβητών της επιλογής της αεροπορικής εταιρείας, συμπεριλαμβανόμενου και του δικαιώματος δημιουργίας γραφείων, τόσο με συνδεδεση-όσο και χωρίς συνδεδεση.
2. Κάθε αεροπορική εταιρεία θα δικαιούται να πωλεί εισιτήρια στο νόμισμα της εν

λόγω επικράτειας ή, ανάλογα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς, σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα άλλων χωρών και οποιοδήποτε πρόσωπο θα είναι ελεύθερο να αγοράζει τα εισιτήρια αυτά σε νομίσματα αποδεκτά από αυτή την αεροπορική εταιρεία.

3. Στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα επιτρέπεται, με βάση την αμοιβαιότητα, να εισάγουν και να διατηρούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους τους εκπροσώπους τους και το εμπορικό, επιχειρησιακό και τεχνικό προσωπικό που απαιτείται σε σχέση με την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολόγιων.

4. Αυτές οι ανάγκες σε προσωπικό μπορεί, κατά την επιλογή των διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, να ικανοποιούνται από το προσωπικό της ή με χρήση των υπηρεσιών οποιοδήποτε άλλου οργανισμού, εταιρείας ή αεροπορικής εταιρείας που δραστηριοποιείται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και εξουσιοδοτείται να παρέχει τέτοιες υπηρεσίες σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.

5. Οι εκπρόσωποι και το προσωπικό θα υπόκεινται στους νόμους και τους κανονισμούς που ισχύουν στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος και σύμφωνα με αυτούς τους νόμους και κανονισμούς:

α) κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, στη βάση της αμοιβαιότητας και με την ελάχιστη δυνατή καθυστέρηση, θα χορηγεί τις απαραίτητες άδειες εργασίας, τις προξενικές θεωρήσεις επισκεπτών ή άλλα παρόμοια έγγραφα στους εκπροσώπους και το προσωπικό που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου και

β) τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα διευκολύνουν και θα επιταχύνουν την απαίτηση αδειών εργασίας για το προσωπικό που εκτελεί ορισμένα προσωρινά καθήκοντα που δεν υπερβαίνουν τις ενενήντα (90) ημέρες.

Άρθρο 11

Απαλλαγή από Δασμούς και Φόρους

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, βάσει αμοιβαιότητας, θα απαλλάσσει τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιό του, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς και χρεώσεις επί αεροσκαφών, καυσίμων, λιπαντικών, αναλώσιμων τεχνικών προμηθειών, ανταλλακτικών, συμπεριλαμβανόμενων και των κινητήρων, συντήθους εξοπλισμού των αεροσκαφών, των καταστημάτων αεροσκαφών και των λοιπών στοιχείων που προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, καθώς, επίσης, και του επίγειου εξοπλισμού που εισάγεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας, εντός των

ρίων των διεθνών αεροδρομίων στα οποία λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, του αποθέματος εισιτηρίων, των φορτωτικών, οποιουδήποτε έντυπου λικού φέρει τα διακριτικά της επιχείρησης τυπωμένα πάνω του και του συνήθους ιαφημιστικού υλικού που διανέμεται χωρίς χρέωση από αυτή τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία, σύμφωνα με το συναφές εφαρμοστέο δίκαιό της.

2. Οι απαλλαγές που χορηγούνται με αυτό το Άρθρο θα ισχύουν για τα στοιχεία που ναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου, τα οποία:

α) εισήχθησαν στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή εξ ονόματος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

β) τηρούνται στα αεροσκάφη της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξη ή την αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

γ) μεταφέρθηκαν στα αεροσκάφη της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται για χρήση κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, είτε τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται πλήρως μέσα στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο χορηγεί την απαλλαγή είτε όχι, υπό τον όρο ότι η ιδιοκτησία και / ή η χρήση των στοιχείων αυτών δεν μεταφέρεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο συνήθης αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς, επίσης, και τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως τηρούνται επί των αεροσκαφών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορούν να ξεφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μόνο με έγκριση των τελωνειακών αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε μια τέτοια περίπτωση, μπορούν να τεθούν υπό την επίβλεψη των εν λόγω αρχών, μέχρις ότου επανεξαχθούν ή με άλλο τρόπο διατεθούν, σύμφωνα με τις τυχουσες κοινότητες και εθνικές τελωνειακές διατάξεις.

Άρθρο 12 **Τέλη Χρήσης**

Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέψει να επιβληθούν δίκαιες και εύλογες χρεώσεις για τη χρήση των αερολιμένων και λουτών εγκαταστάσεων οι οποίες είναι υπό τον έλεγχό του.

Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνεί, εντούτοις, ότι οι χρεώσεις αυτές δεν θα είναι υψηλότερες από τις χρεώσεις που θα πληρώνονταν για τη χρήση αυτών των αερολιμένων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά του αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν παρόμοια διεθνή δρομολόγια.

Άρθρο 13

Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα τυγχάνουν δίκαιης και ίσης μεταχείρισης, προκειμένου να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.
2. Εκτελώντας τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λαμβάνουν: υπόψη τα συμφέροντα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, έτσι ώστε να μην επηρεαστούν αδικαιολόγητα τα δρομολόγια που το τελευταίο παρέχει γενικά ή εν μέρει στις ίδιες διαδρομές.
3. Τα συμφωνηθέντα δρομολόγια που παρέχονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν ως κύριο στόχο τους την πρόβλεψη, με ένα εύλογο παράγοντα φορτίου, χωρητικότητας επαρκούς να μεταφέρει τις τρέχουσες και εύλογα προσδοκώμενες απαιτήσεις μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Η πρόβλεψη μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε σημεία των διαδρομών που θα καθοριστούν στις επικράτειες των Κρατών, εκτός από αυτά που υποδεικνύει η αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνηθεί σχετικά μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.
5. Η χωρητικότητα που θα προβλεφθεί, συμπεριλαμβανόμενης της συχνότητας των δρομολογίων και του τύπου αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών στα συμφωνηθέντα δρομολόγια, θα συμφωνηθεί σχετικά από τις Αεροπορικές Αρχές.
6. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 θα διευθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας. Έως ότου επιτευχθεί μια τέτοια συμφωνία, η χωρητικότητα που προβλέπεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμείνει αμετάβλητη.
7. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλουν για έγκριση στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το αργότερο εντός τριάντα ημερών πριν την έναρξη των δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές, τα προγράμματα δρομολογίων. Αυτό, ομοίως, θα ισχύει και σε μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις, αυτό το χρονικό όριο μπορεί να μειωθεί, υπό τον όρο της έγκρισης των εν λόγω Αρχών.

Άρθρο 14

Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια που σχετίζονται με διεθνή αεροπορικά δρομολόγια που εκτελούνται

από/προς/διαμέσου της επικράτειας οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επιβάλλονται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία, σε εύλογα επίπεδα, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανόμενου και του κόστους λειτουργίας, του εύλογου κέρδους και των τιμολογίων των άλλων αεροπορικών εταιρειών.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να απαιτήσει ειδοποιήσεις ή υποβολή των τιμολογίων που προβλέπονται στην ανωτέρω παράγραφο 1 από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα δικαιούται να παρέμβει, έτσι ώστε να:

- α) να αποτρέπει παράλογα διακριτικές τιμές ή πρακτικές,
- β) να προστατεύει τους καταναλωτές από τιμές που είναι υπερβολικά υψηλές ή περιοριστικές λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και
- γ) να προστατεύει τις αεροπορικές εταιρείες από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές.

3. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των ανωτέρω παρ. 1 και 2, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, πληροφορίες σχετικές με τα τιμολόγια, με τρόπο και μορφή που θα προσδιορίζονται από τις εν λόγω Αρχές.

Άρθρο 15

Παροχή Στατιστικών Στοιχείων

Οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά από αίτημά τους, πληροφορίες και στατιστικές σχετικά με την κίνηση που μεταφέρεται στα συμφωνηθέντα δρομολόγια από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους, προς και από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τα οποία μπορούν φυσιολογικά να προετοιμαστούν και να υποβληθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς τις εθνικές Αεροπορικές Αρχές τους. Οποιαδήποτε πρόσθετα στατιστικά στοιχεία κίνησης τα οποία μπορεί να επιθυμούν οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα αποτελέσουν, κατόπιν αιτήματος, αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

Άρθρο 16

Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή οι Αεροπορικές Αρχές του μπορούν, οποιαδήποτε στιγμή, να ζητήσουν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροπορικές Αρχές του.

2. Διαβουλεύσεις που ζητούνται από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τις Αεροπορικές Αρχές του θα αρχίζουν εντός μιας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος.

3. Οποιαδήποτε τροποποίηση στην παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ όταν τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα έχουν ενημερώσει γραπτώς, το ένα το άλλο, δια της διπλωματικής οδού, για την εκπλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών τους, σχετικά με τη σύναψη και θέση σε ισχύ διεθνών συμφωνιών.
4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (3), τροποποιήσεις στον πίνακα διαδρομών που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία μπορούν να συμφωνηθούν απευθείας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών. Θα τίθενται σε ισχύ αφού επιβεβαιωθούν με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 17 **Επίλυση Διαφορών**

1. Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προσπαθούν, κατά πρώτον, να διευθετήσουν τη διαφορά στους με διαπραγματεύσεις μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Κρατών και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.
2. Σε περίπτωση που οι εν λόγω Αεροπορικές Αρχές αδυνατούν να καταλήξουν σε διευθέτηση μέσω διαπραγματεύσεων, η διαφορά θα διευθετείται δια της διπλωματικής οδού.
3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αδυνατούν να καταλήξουν σε διευθέτηση, σύμφωνα με τις παραγράφους (1) και (2) ανωτέρω, οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί, σύμφωνα με τους συναφείς κανονισμούς και νόμους, να παραπέμψει τη διαφορά σε ένα διαιτητικό δικαστήριο τριών διαιτητών, ένας από τους οποίους θα ορίζεται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος και ο τρίτος διαιτητής, ο οποίος θα είναι ο προεδρεύων, θα συμφωνείται από τις δύο διαιτητές που επέλεξαν με τον τρόπο αυτό, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω διαιτητής δεν θα είναι υπήκοος του Κράτους οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και ότι θα είναι υπήκοος ενός Κράτους που έχει διπλωματικές σχέσεις με καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, κατά το χρόνο του διορισμού.
Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίζει το διαιτητή του εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήξης, μέσω συστημένης επιστολής, της αναγγελίας για τη διαιτησία. Ο προεδρεύων διαιτητής θα διορίζεται εντός μια περαιτέρω περιόδου εξήντα (60) ημερών από το διορισμό του διαιτητή από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος:
Αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος αδυνατεί να διορίσει διαιτητή εντός της ταχθείσας προθεσμίας ή σε περίπτωση που οι επλεγέντες διαιτητές αδυνατούν να συμφωνήσουν σχετικά με τον προεδρεύοντα διαιτητή εντός της προαναφερθείσας περιόδου, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του ICAO να διορίσει τον προεδρεύοντα διαιτητή ή το διαιτητή που θα εκπροσωπεί το μη συμμορφούμενο Συμβαλλόμενο Μέρος, κατά περίπτωση.
4. Ο Αντιπρόεδρος ή το ανώτερο μέλος του Συμβουλίου του ICAO που δεν είναι υπήκοος οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και θα είναι υπήκοος ενός

Κράτους που έχει διπλωματικές σχέσεις με κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, κατά το χρόνο του διορισμού, κατά περίπτωση, θα αντικαθιστά τον Πρόεδρο του ICAO στα διαιτητικά του καθήκοντα, όπως αναφέρεται στην παράγραφο (3) του παρόντος Άρθρου, σε περίπτωση απουσίας ή ανικανότητας του τελευταίου.

5. Το διαιτητικό δικαστήριο θα καθορίζει τις διαδικασίες του και τον τόπο της διαιτησίας, σύμφωνα με τις διατάξεις που συμφωνήθηκαν μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών.

6. Οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου θα είναι τελεσίδικες και δεσμευτικές για τα Συμβαλλόμενα Μέρη που έχουν τη διαφορά.

7. Αν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παραλείψουν να συμμορφωθούν με την απόφαση που εκδόθηκε δυνάμει της παραγράφου (3) του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, να αναστείλει ή να ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια έχουν χορηγηθεί, δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, στο μη συμμορφούμενο Συμβαλλόμενο Μέρος.

8. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιβαρύνεται με τις δαπάνες του δικού του διαιτητή. Τα έξοδα του προεδρεύοντος διαιτητή, συμπεριλαμβανόμενης της αμοιβής του και οποιωνδήποτε εξόδων προκύπτουν από τον ICAO, σε σχέση με το διορισμό του προεδρεύοντος διαιτητή ή/και του διαιτητή του μη συμμορφούμενου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως αναφέρεται στην παράγραφο (3) του παρόντος Άρθρου, θα επιμερίζονται εξίσου από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

9. Εν αναμονή της υποβολής σε διαιτησία και εφεξής, μέχρις ότου το διαιτητικό δικαστήριο εκδώσει την απόφασή του, τα Συμβαλλόμενα Μέρη, εκτός από την περίπτωση της καταγγελίας, θα συνεχίζουν να εκτελούν όλες τις υποχρεώσεις τους, βάσει της παρούσας Συμφωνίας, με την επιφύλαξη μιας τελικής ρύθμισης, σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση.

Άρθρο 18

Λήξη

Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί, οποτεδήποτε, να στείλει γραπτή προειδοποίηση, δια της διπλωματικής οδού, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σχετικά με την πρόθεσή του να τερματίσει την παρούσα συμφωνία. Μια τέτοια ειδοποίηση θα κοινοποιείται ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Σε μια τέτοια περίπτωση, η Συμφωνία θα λήγει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία παραλαβής της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η ειδοποίηση λήξης αποσυρθεί με συμφωνία πριν τη λήξη της παρούσας περιόδου. Έλλειψει βεβαίωσης παραλαβής από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ειδοποίηση θα θεωρείται ότι έχει παραληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 19

Συμμόρφωση με Πολυμερείς Συνθήκες

Εάν μια γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, τεθεί σε ισχύ και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημά της θα θεωρείται ότι θα τροποποιηθούν αναλόγως.

Άρθρο 20

Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και όλες οι τροποποιήσεις της θα καταχωρηθούν στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 21

Χρήση Κοινού Κωδικού (Code Sharing)

Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών μπορούν να εκτελούν ή να απέχουν από δρομολόγια στις συμφωνηθείσες διαδρομές, να συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες, όπως οι συμφωνίες δεσμευμένων θέσεων (blocked-space), κοινού κωδικού (code-sharing), με:

- μια αεροπορική εταιρεία του ίδιου Συμβαλλόμενου Μέρους,
- μια αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

υπό την προϋπόθεση ότι οι αεροπορικές εταιρείες που εμπλέκονται στις συμφωνίες αυτές διαθέτουν την απαιτούμενη άδεια και πληρούν τις προϋποθέσεις που συνήθως εφαρμόζονται στις συμφωνίες αυτές.

Κάθε αεροπορική εταιρεία που εμπλέκεται σε συμφωνίες χρήσης κοινού κωδικού θα καθιστά σαφές στους αγοραστές, στο σημείο πώλησης, ποια εταιρεία θα εκμεταλλευτεί πραγματικά κάθε τμήμα της διαδρομής και με ποια αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες ο αγοραστής συνάπτει συμβατικές σχέσεις.

Συμφωνίες χρήσης κοινού κωδικού με αεροπορικές εταιρείες τρίτης χώρας θα μπορούσαν να συναφθούν, μετά από επίσημη υποβολή του σχετικού αιτήματος στις Αεροπορικές Αρχές και την παροχή της επακόλουθης έγκρισης από τις σχετικές Αεροπορικές Αρχές.

Άρθρο 22

Απαγόρευση του Καπνίσματος

1 Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απαγορεύει ή θα μεριμνά ώστε οι αεροπορικές εταιρείες του να απαγορεύουν το κάπνισμα σε όλες τις πτήσεις μεταφοράς επιβατών που εκτελούνται από τις αεροπορικές εταιρείες του, μεταξύ των επικρατειών των Συμβαλλόμενων Μερών. Αυτή η απαγόρευση θα ισχύει για όλους τους χώρους στο εσωτερικό των αεροσκαφών και θα ισχύει από τη στιγμή που ένα αεροσκάφος αρχίζει την επιβίβαση των επιβατών, μέχρις ότου ολοκληρωθεί η αποβίβαση των επιβατών.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει όλα τα μέτρα που θεωρεί εύλογα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των αεροπορικών εταιρειών του και των επιβατών και των μελών των πληρωμάτων του με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, συμπεριλαμβανόμενης και της επιβολής κατάλληλων κυρώσεων, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

Άρθρο 23
Προστασία του Περιβάλλοντος

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποστηρίζουν την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος μέσω της προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης της αεροπορίας. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν, για τα δρομολόγια μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών τους, να συμμορφώνονται με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (SARP) του ICAO του Παραρτήματος 16 και την υφιστάμενη πολιτική και τις οδηγίες του ICAO για την προστασία του περιβάλλοντος.

Άρθρο 24
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ τριάντα ημέρες αφότου και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα έχουν ειδοποιηθεί αμοιβαία, διά της διπλωματικής οδού, ότι οι αναγκαίες εσωτερικές διαδικασίες για την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας έχουν ολοκληρωθεί.

Μετά την έναρξη ισχύος της, η παρούσα Συμφωνία θα αντικαταστήσει τη Διμερή Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ του Κράτους του Ισραήλ και της Ελληνικής Δημοκρατίας, που υπεγράφη στις 15 Ιουλίου 1952.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφωντες πληρεξούσιοι, όντας δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

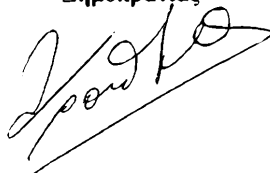
Εγινε στα ~~... έτη~~ ~~... έτη~~ σε δύο αυθεντικά αντίτυπα, σήμερα (ημερομηνία) του (μηνός) (20 ...) (η οποία αντιστοιχεί στην ημέρα του μήνα του έτους στο εβραϊκό ημερολόγιο), στην ελληνική, εβραϊκή και αγγλική γλώσσες και τα τρία κείμενα όντας εξίσου αυθεντικά.

Σε περιπτώση διαφωνίας ως προς την ερμηνεία, θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την Κυβέρνηση του Κράτους του
Ισραήλ



Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής
Δημοκρατίας



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

Δρομολόγια που εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του Κράτους του Ισραήλ.

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στο Ισραήλ.	Οποιαδήποτε Σημεία	Αθήνα, Ρόδος, τρίτο σημείο που θα επιλεγεί.	Οποιαδήποτε Σημεία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Δρομολόγια που εκτελούνται από τη (-ες) διορισμένη (-ες) αεροπορική (-ες) εταιρεία (-ες) της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε Σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στο Ισραήλ.	Οποιαδήποτε Σημεία

Σημειώσεις:

Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν των Συμβαλλόμενων Μερών μπορούν να παραλειφθούν σε οποιοδήποτε τμήμα.

Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν θα εξυπηρετούνται από τις αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών, χωρίς άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης μεταξύ σημείων στην επικράτεια των τρίτων χωρών και σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Το δικαίωμα της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να εκτελεί πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών (δικαιώματα κίνησης πέμπτης ελευθερίας) θα υπόκειται σε χωριστή συμφωνία μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Κατάλογος των Κρατών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών που αναφέρονται στο Άρθρο 3 και το Άρθρο 4 της παρούσας Συμφωνίας:

- α. Η Δημοκρατία της Ισλανδίας (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο),
- β. Το Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο),
- γ. Το Βασίλειο της Νορβηγίας (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο),
- δ. Η Ελβετική Συνομοσπονδία (βάσει της Συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας περί Αεροπορικών Μεταφορών).

נספח II

- רשימת מדינות איגוד הסחר החופשי האירופי הנזכרות בס"ק 3 ובס"ק 4 להסכם זה:
- א. הרפובליקה של איסלנד (לפי ההסכם בדבר אזור כלכלי אירופי);
 - ב. נסיכות ליכטנשטיין (לפי ההסכם בדבר אזור כלכלי אירופי);
 - ג. ממלכת נורווגיה (לפי ההסכם בדבר אזור כלכלי אירופי);
 - ד. הקונפדרציה השוויצית (לפי ההסכם בין הקהילה האירופית לבין הקונפדרציה השוויצית בדבר הובלה אווירית).

נספח 1
לוח נתיבים

לוח 1

נתיבים שיופעלו ע"י המובילים האוויריים המיועדים של מדינת ישראל

נקודות מוצא	נקודות ביניים	נקודות יעד	נקודות שמעבר
נקודות בישראל	כל נקודה	אתונה, רודוס, נקודה שלישית שתיבחר	כל נקודה

לוח 2

נתיבים שיופעלו ע"י המובילים (ים) האוויריים (ים) המיועדים של הרפובליקה ההלנית:

נקודות מוצא	נקודות ביניים	נקודות יעד	נקודות שמעבר
נקודות ביוון	כל נקודה	כל נקודה בישראל	כל נקודה

הערות:

נקודות ביניים ונקודות שמעבר לצדדים המתקשרים ניתן לדלג עליהן בכל קטע.

המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים ישרתו נקודות ביניים ונקודות שמעבר ללא מימוש זכויות העבורה בין נקודות שבשטח מדינות שלישיות לבין נקודות שבשטח הצד המתקשר האחר.

הזכות של המובילים (ים) האוויריים (ים) של צד מתקשר אחד להפעיל טיסות להובלת נוסעים, כבודה, מטען ודואר בין נקודות שבשטח הצד המתקשר האחר לבין נקודות שבשטח מדינות שלישיות (זכויות תעבורה לפי החופש החמישי) תהיה כפופה להסדר נפרד בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.

סעיף 24
כניסה לתוקף

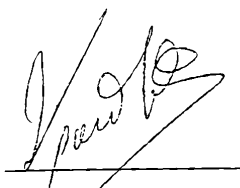
הסכם זה ייכנס לתוקף שלושים ימים אחרי ששני הצדדים יודיעו זה לזה, בצינורות הדיפלומטיים, כי הנהלים החוקתיים הפנימיים שלהם לכניסתו לתוקף של הסכם זה מולאו.

עם כניסתו לתוקף, הסכם זה יחליף את הסכם האוויר הדו-צדדי בין מדינת ישראל לבין הרפובליקה ההלנית שנחתם ב-15 ביולי 1952.

וכראיה החתומים מטה, שהוסמכו לכך כדין איש על-ידי ממשלתו, חתמו על ההסכם הנוכחי.

נעשה ב _____ בשני עותקי מקור ביום _____ לפי הלוח העברי, (שהוא יום _____), בשפות יוונית, עברית ואנגלית, ולכל שלושת הנוסחים דין מקור שווה.

במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם ממשלת הרפובליקה ההלנית



בשם ממשלת מדינת ישראל

סעיף 20
רישום

הסכם זה, נספחו וכל תיקון בהם יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית

סעיף 21
שיתוף קודים

המובילים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים השאים להפעיל או להציע שירותים נתיכים המוסכמים. ראאים להתקשר בהסדרי שיווק משותפים כגון הסדרי סגירת מקומות ושיתוף קודים עם

מוביל אווירי או מובילים אוויריים של אותו צד מתקשר, או

מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצד המתקשר האחר

ונלבד שהמובילים האוויריים בהסדרים הנ"ל מחזיקים בהיתר המתאים ועומדים בדרישות החלות בדרך כלל על הסדרים כאמור.

כל מוביל אווירי המעורב בהסדרי שיתוף קודים ינהיר לרוכשים בנקודת המוצא איזה מוביל אווירי יפעיל כמועל כל קטע של השירות ועם איזה מוביל אווירי או מובילים אוויריים מתקשר הרוכש בקשר חוזי

ניתן להסכים על הסדרי שיתוף קודים עם צדדים שלישיים, אחרי הגשה רשמית של בקשה כאמור לרשויות התעופה ובעקבותיה מתן ההיתר ע"י רשויות התעופה הנוגעות בדבר

סעיף 22
איסור על עישון

1. כל צד יאסור או יגרום למובילים האוויריים שלו לאסור עישון בכל הטיסות הנושאות נוסעים שמפניילים המובילים האוויריים שלו בין הצדדים איסור זה יחול על כל המקומות בתוך כלי הטיס וייהיה בתוקף ממועד תחילת עליית הנוסעים למטוס ועד למועד השלמה ירידת הנוסעים

2. כל צד ינקוט בכל האמצעים הנראים לו סבירים כדי להבטיח ציות של המובילים האוויריים שלו ושל נוסעים וצוותיהם להוראות סעיף זה, כולל הטלת עונשים מתאימים על אי-ציות

סעיף 23
הגנה על הסביבה

הצדדים תומכים בצורך להגן על הסביבה ע"י קידום הפיתוח בר הקיימא של התעופה הצדדים מסכימים, ביחס לפעולות בין שטחיהם, למלא אחר התקנים והנהגים המומלצים של ICAO (SARPs) של נספח 16 והמדיניות וההנחיה הקיימת של ICAO בדבר ההגנה על הסביבה

לא עלה בידי צד מתקשר למנות את הבורר שלו בתוך התקופה שנקבעה, או במקרה שהבוררים הנבחרים אינם מסכימים על בחירת הבורר המכריע בתוך התקופה הנוכחת, כל צד מתקשר רשאי לבקש מנשיא מועצת ICAO למנות את הבורר המכריע או את הבורר שייצג את הצד המתקשר שמשל, לפי המקרה

4. סגן-הנשיא או חבר בכיר של מועצת ICAO, שאינו אזרח של צד מתקשר, ויהיה אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים המתקשרים במועד המינוי. לפי המקרה, יחליף את נשיא ICAO במילוי חובותיו כבורר, כנוצר בס"ק (3) לסעיף זה, במקרה של היעדרות או אי כשירות של האחרון

5. בית הדין לבוררות יקבע את סדרי הנהל שלו ואת מקום הבוררות בכנוף להוראות המוסכמות בין הצדדים המתקשרים.

6. החלטות בית הדין לבוררות יהיו סופיות ויחייבו את שני הצדדים למחלוקת

7. לא מילא צד מתקשר או מוביל אוירי של צד מתקשר אחר ההחלטה שניתנה לפי ס"ק (3) לסעיף זה, הצד המתקשר האחר רשאי להגביל, להשעות או לשלול כל זכות או זכות יתר שהוענקו מכוח הסכם זה לצד המתקשר המשתמט

8. כל צד מתקשר יישא בהוצאות הבורר שלו. הוצאות הבורר המכריע, כולל שכרו וכל הוצאה שנגרמה ל-ICAO, בזיקה למינוי הבורר המכריע או הבורר של הצד המתקשר המשתמט כנוצר בס"ק (3) לסעיף זה, יתחלקו באופן שווה ע"י הצדדים המתקשרים.

9. עד ההגשה לבוררות ולאחר מכן עד שבית הדין לבוררות ימסור את פסקתו, הצדדים המתקשרים להוציא במקרה של סיום, ימשיכו לבצע את התחייבויותיהם לפי הסכם זה בלי לפגוע בהתאמה סופית בהתאם לפסיקה האמורה

סעיף 18

סיום

כל צד מתקשר רשאי בכל עת למסור לצד האחר המתקשר הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

במקרה האמור הסכם זה יבוא לידי סיום שנים עשר הודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד המתקשר האחר, אלא אם כן ההודעה על הסיום נמשכת בהסכמה לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 19

התאמה לאמנות רב-צדדיות

אם אמנה או הסכם רב-צדדי כללי המתייחס להובלה אווירית נכנס לתוקף ביחס לשני הצדדים המתקשרים, ההסכם הנוכחי ונספחו ייראו כאילו תוקנו בהתאם

סעיף 15
אספקת סטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל צד מתקשר יספקו לרשויות התעופה של הצד האחר, לפי בקשתן, מידע והצהרות סטטיסטיות המתייחסים לתנועה המובלת בשירותים המוסכמים ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר הראשון לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו, כפי המובילים האוויריים המיועדים מכינים ומגישים כרגיל לרשויות התעופה הלאומיות שלהם. כל נתונים סטטיסטיים נוספים על התנועה שרשויות התעופה של צד מתקשר אחד עשויות לבקש מרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשה, יהיו נושא לדיון הדדי ולהסכם בין שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 16
התייעצויות ושינויים

1. כל צד מתקשר או רשויות התעופה שלו רשאים, בכל עת, לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר אחר או רשויות התעופה שלו.
2. התייעצויות שביקשו אחד הצדדים המתקשרים או רשויות התעופה שלהם, יתחילו בתוך תקופה של 60 (שישים) ימים מתאריך קבלת הבקשה.
3. כל תיקון להסכם זה ייכנס לתוקף אחרי ששני הצדדים המתקשרים יודיעו זה לזה, בצינורות הדיפלומטיים, על השלמת הנהלים המשפטיים הפנימיים שלהם לעשייתם ולכניסתם לתוקף של הסכמים בינלאומיים.
4. על אף הוראות ס"ק (3), על שינויים בלוח הנתיבים המצורף כנספת להסכם זה ניתן להסכים במשרין בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים. הם ייכנסו לתוקף אחרי אישורם בחילופי איגרות דיפלומטיות.

סעיף 17
יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת כלשהי בין הצדדים המתקשרים בעניין פרשנותו או יישומו של הסכם זה, הצדדים המתקשרים ישתדלו תחילה ליישב את המחלוקת ביניהם במשא-ומתן בין רשויות התעופה של מדינותיהם של שני הצדדים המתקשרים.
 2. לא עלה בידי רשויות התעופה האמורות להגיע להסדר במשא-ומתן, המחלוקת תיושב בצינורות הדיפלומטיים.
 3. לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר באמצעות ס"ק (1) ו-(2) לעיל, צד מתקשר רשאי בהתאם לחוקים ולתקנות הנוגעים בדבר שלו, להביא את המחלוקת בפני בית דין לבוררות ובו שלושה בוררים, אחד שימונה ע"י כל צד מתקשר ובורר שלישי שיהיה הבורר המכריע, בהסכמתם של שני הבוררים שנבחרו כך, ובלבד שבורר כאמור לא יהיה אזרח מדינתו של צד מתקשר ויהיה אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים המתקשרים במועד המיוני.
- כל צד מתקשר ימנה בורר בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלתה, בדואר הרשום, של הודעה על בוררות. הבורר המכריע ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) ימים אחרי מינוי הבורר ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים.

2. הפעילים את השירותים המוסכמים, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד מתקשר יביאו בחשבון את עניינם של המובילים האוויריים של הצד המתקשר האחר, על מנת שלא לפגוע שלא לצורך בשירותים שהאחרונים מציעים באותם נתיבים, כולם או חלקם.
3. יעדם העיקרי של השירותים המוסכמים שמספקים מובילים אוויריים של הצדדים המתקשרים יהיה אספקה, במקדם מעמס סביר, של קיבולת מתאימה להובלת הדרישות הנוכחיות והצפויות באופן סביר להובלת נוסעים, מטען וזואר בין שטח הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי לבין שטח הצד המתקשר האחר.
4. על הנראות בדבר הובלת נוסעים, מטען וזואר הן, שהועלו למטוס והן שנפרקו בנקודות בנתיבים שיפורטו בשטחי מדינות שאינן זו שהועידה את המוביל האווירי יוסכם בין שני הצדדים המתקשרים.
5. על הקיבולת שתסופק כולל תדירות השירותים וסוג כלי הטיס שהמובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים ישתמשו בהם בשירותים המוסכמים יוסכם בין רשויות התעופה.
6. במקרה של אי-הסכמה בין הצדדים המתקשרים, הנושאים הנזכרים בסיק 5 לעיל ייושבו בהתאם להוראות סעיף 16 להסכם זה. עד להשגת הסכם כאמור, הקיבולת שמספקים המובילים האוויריים המיועדים תישאר ללא שינוי.
7. המובילים האוויריים של כל צד מתקשר יגישו את לוחות הזמנים של הטיסות החזויים שלהם לאישור רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר לא יאחר משלושים ימים לפני הפעלת השירותים בנתיבים המפורטים. הנייל יחול על שינויים עתידיים. במקרים מיוחדים, תוקטן מגבלת זמן זו בכפוף לאישור הרשויות האמורות.

סעיף 14

תעריפי הובלה אווירית

1. המוביל המיועד יקבע את התעריפים בזיקה לשירותים אוויריים בינלאומיים המופעלים משטח של הצד המתקשר האחר ואליו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים בדבר, כולל הוצאות הפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילים אוויריים אחרים.
2. כל צד מתקשר רשאי לדרוש הודעות או הגשה של תעריפים שנקבעו לפי סייק 1 לעיל ע"י המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר, לכל צד מתקשר תהיה הזכות להתערב כדי:
 - א. למנוע מחירים או נהגים מפלים במידה בלתי סבירה;
 - ב. להגן על צרכנים מפני מחירים גבוהים במידה בלתי סבירה או מגבילים בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה; וכן
 - ג. להגן על מובילים אוויריים מפני מחירים נמוכים בצורה מלאכותית.
3. על-אף סייק 1 ו-2 לעיל, המובילים האוויריים של צד מתקשר אחד יספקו, לפי בקשה, לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר את המידע המתייחס לקביעת התעריפים, באופן ובמבנה שקבעו הרשויות האמורות.

סעיף 11

פטור מדמי מכס וממסים

1. על בסיס של הודיות, כל צד מתקשר יפטור את המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לפי הדין בר ההחלה הנוגע בדבר שלו, ממגבלות יבוא, מכסים, מסים אחרים, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים, על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית מתכלה, חלפים לרבות מנועים, ציוד רגיל לכלי טיס, זיוד כלי הטיס ופריטים אחרים המיועדים לשימוש או המשמשים אך ורק בהפעלה או בשירות כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחר כאמור המפעיל את השירותים המוסכמים, וכן ציוד הקרקע המוכנס לשטח צד מתקשר לשימוש במשרדי המוביל האווירי המיועד בגבולות נמלי התעופה הבינלאומיים שאליהם פועל המוביל האווירי המיועד, מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אוויריים, כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה, ותומר פרסומי רגיל המופץ חנים על-ידי אותו מוביל אווירי מיועד לפי הדין בר ההחלה הנוגע בדבר שלו.

2. הפטורים המוענקים בסעיף זה יחולו על הפריטים הנזכרים בס"ק (1) לסעיף זה:

א. שהוכנסו לשטח הצד המתקשר על-ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;

ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד עם ההגעה לשטח הצד המתקשר האחר או ביציאה ממנו; או

ג. שהועלו לכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בשטח הצד המתקשר האחר והמיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים; בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שהבעלות על פריטים כאמור איננה מועברת בשטח הצד המתקשר האמור.

3. את הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של כל אחד מהצדדים, ניתן לפרוק בשטח הצד המתקשר האחר רק באישור רשויות המכס של אותו שטח. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת השגחת הרשויות האמורות עד מועד ייצואם מחדש או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות האיחוד האירופאי ולתקנות מכס לאומיות שבתוקף.

סעיף 12

היטלי משתמש

כל אחד מהצדדים המתקשרים רשאי להטיל או להתיר הטלה של הטלים צדקים וסבירים על השימוש. בנמלי תעופה ובמתקנים אחרים שבשליטתו.

אולם כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי היטלים כאמור לא יהיו גבוהים יותר מההיטלים שהיו משכמים על השימוש בנמלי התעופה ובמתקנים האמורים כלי הטיס הלאומיים שלו העוסקים בשיירותם בינלאומיים דומים.

סעיף 13

תקנות קיבולת ואישור לוחות זמנים

1. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יוענק יחס הוגן ושווה כל מנת שיוכלו ליהנות מההזדמנויות שוות בהפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

סעיף 9

המרת מטבע והחזרת רווחים

1. כל צד מתקשר יתיר למוביל(ים) אווירי(ים) של הצד המתקשר האחר להמיר ולהעביר לחו"ל, לפי ביקוש, את כל ההכנסות המקומיות ממכירת שירותי הובלה אווירית העודפות על סכומים שהוצאו במקום, כשההמרה וההחזרה מותרות במהרה בשער החליפין החל בתאריך הבקשה להמרה ולהחזרה.
2. ההמרה וההחזרה של הכנסות כאמור יותרו בהתאם לחוקים ולתקנות בני החלה, ואינם כפופים להיטלים מינהליים או להיטלי חליפין כלשהם למעט אלה שבנקים מטילים כרגיל על ביצוע המרה והחזרה כאמור.
3. הוראות סעיף זה אינן פוטרות את המובילים האוויריים של שני הצדדים מהמכסים, המסים והתרומות שהם כפופים להם.
4. אם קיים בין הצדדים הסכם מיוחד למניעת כפל מס, או הסכם מיוחד שמסדיר העברת כספים בין הצדדים, הוראות הסכמים כאמור יכריעו.

סעיף 10

מכירה ושיווק של שירותי תובלה אווירית

1. כל צד יעניק למובילים האוויריים של הצד המתקשר האחר את הזכות למכור ולשווק שירותי אוויר בשטחו, במשריו או באמצעות סוכנים או מתווכים אחרים לבחירת המוביל האווירי, כולל הזכות להקים משרדים, הן מקוונים והן לא מקוונים.
 2. לכל מוביל אווירי תהיה הזכות למכור הובלה במטבע של אותו שטח או, בכפוף לחוקים ולתקנות הלאומיים שלו, במטבעות הניתנים להמרה חופשית של מדינות אחרות, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש הורליה כאמור במטבעות המקובלים על אותו מוביל אווירי.
 3. המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד יורשו, על בסיס של הדדיות, להביא לשטח הצד המתקשר האחר ולהחזיק בו את נציגיהם ואת הסגל המסחרי, התפעולי והטכני, כנדרש בזיקה להפעלת השירותים המוסכמים.
 4. דרישות כאמור באשר לסגל, יכול שישופקו, לשיקול דעת המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים המיועדים של צד אחד, באמצעות אנשי הסגל שלו או שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים, הפועלים בשטח הצד האחר, ומורשים לבצע שירותים למען מובילים אוויריים אחרים.
 5. הנציגים ואנשי הסגל יהיו כפופים לחוקים ותקנות התקפים אצל הצד האחר, ובהתאם לחוקים ולתקנות האמורים:
- א כל צד, על בסיס הדדיות ותוך עיכוב מזערי, יעניק את היתרי העבודה, אשרות המבקרים או מסמכים דומים לנציגים ולאנשי הסגל הנזכרים בס"ק 3 לסעיף זה; וכן
- ב שני ה-רדים יקדמו ויזרו את דרישת היתרי ההעסקה לסגל הממלא תפקידים זמניים מסוימים משך לא יותר מתשעים (90) ימים.

סעיף 8 ביטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים חוזרים ומאשרים כי מחויבותם ההדדית להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. בלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכל-טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970, והאמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, הפרוטוקול המשלים שלה בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי תעופה המשרתים תעופה אזרחית בינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, האמנה בדבר סימון חומרי נפץ פלסטיים למטרות גילוי, שנחתמה במונטריאול ב-1 במארס 1991, וכן כל אמנה או פרוטוקול אחרים הקשורים לביטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים המתקשרים מחויבים להם.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשלי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה ומתקני ניווט אוויריים, וכל איום אחר על ביטחון התעופה האזרחית.

3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו על-ידי ICAO ויועדו כנספחים לאמנה במידה שהוראות ביטחון כאמור חלות על הצדדים המתקשרים; הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטחם, או במקרה של הרפובליקה ההלנית, מפעילי כלי טיס המוקמים בשטחה לפי אמנות האיחוד האירופי ויש להם רישיונות הפעלה תקפים בהתאם לדין האיחוד האירופי, ומפעיליהם של נמלי תעופה שבשטחם, ינהגו בהתאם להוראות ביטחון התעופה האמורות. כל צד מתקשר יעדין את הצד המתקשר האחר בכל הבדל בין התקנות והנהגים הלאומיים שלו לבין תקני ביטחון התעופה שבנספחים לאמנה. כל צד מתקשר רשאי לבקש התייעצויות מיידיות עם הצד המתקשר האחר בכל עת על מנת לדון בכל הבדל כאמור.

4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לדרוש ממפעילי כלי טיס כאמור לקיים, לשם כניסה לשטח של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או בעת השהייה בו, את הוראות ביטחון התעופה שבהתאם לדין שבתוקף באותה מדינה, כולל, במקרה של הרפובליקה ההלנית, דין האיחוד האירופי. כל צד מתקשר יבטיח את יישומם בפועל של אמצעים מתאימים בתוך שטחו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וזיוד כלי הטיס, לפני העלייה או הטעינה ובמהלכן. כל צד מתקשר ייתן גם תשומת-לב אוהדת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

5. במקרה שמתרחשת תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה או מתקני הניווט, יסייעו. הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלה על תקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית כאמור.

6. כאשר יש לצד מתקשר סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה, הצד המתקשר הראשון רשאי לבקש התייעצויות. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך חמישה עשר (15) ימים מקבלת הודעה כאמור מצד מתקשר. אי הגעה להסכם מניח את הדעת בתוך חמישה עשר (15) ימים מותחלת ההתייעצויות יהווה עילה למניעה, שלילה, התלייה או הטלת תנאים על ההיתרים של המוביל האווירי או המובילים האוויריים של הצד התקשר האחר. כאשר מצב חירום מצדיק זאת, או כדי למנוע את המשך אי הציות להוראות הסכם זה, רשאי הצד המתקשר הראשון לקנות פעולה זמנית בכל עת.

השירותים המוסכמים, מתירות שוני מתקני המינימום שנקבעו באמנה, ושינויים אלה הוגשו לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO), הצד המתקשר האחר רשאי לבקש התייעצויות בהתאם לסעיף 16 להסכם זה בין רשויות התעופה במגמה להבהיר את הנוהג הנדון. אי הגעה להסכם מניח את הדעת יהווה עילה להחלת סעיף 4 להסכם זה.

3. עם זאת, כל צד מתקשר שומר על זכותו לסרב להכיר, למטרות טיסות מעל לשטחו או נחיתה בו, בתעודות הכשירות וברישינות המוענקים לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחר.

סעיף 7

הוראות בטיחות התעופה

1. כל צד רשאי לבקש התייעצויות בכל עת בנוגע לתקני בטיחות שמקיים הצד המתקשר האחר בכל תחום המתייחס למתקני תעופה, לצוותי אוויר, לכלי טיס או להפעלת כלי טיס. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך שלושים (30) ימים מתאריך אותה בקשה.

2. אם, בעקבות התייעצויות כאמור, מוצא צד מתקשר אחד כי הצד המתקשר האחר אינו מקיים ומנהל בפועל תקני בטיחות בתחומים הנזכרים בס"ק 1, העומדים בתקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה, לצד המתקשר האחר תימסר הודעה על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים לדרושים לעמידה בתקני ICAO. הצד המתקשר האחר ינקוט או פעולה מתקנת מתאימה בתוך פרק זמן מוסכם.

3. בהתאם לסעיף 16 לאמנה, מוסכם עוד, כי כל כלי טיס המופעל על ידי מוביל אווירי של צד מתקשר אחד או מטעמו, בשירות אל שטח הצד המתקשר האחר או ממנו, בהיותו בשטח הצד המתקשר האחר, יהיה כפוף לחיפוש ע"י הנציגים המוסמכים של הצד המתקשר האחר, ובלבד שהדבר אינו מוביל לעיכוב בלתי סביר בהפעלת כלי הטיס. על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנה, מטרת חיפוש זה היא לאמת את הוקף התייעוד הנוגע בדבר של כלי הטיס, רישיונות אנשי צוותו, ושציוד כלי הטיס ומצבו תואמים את התקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה.

4. במקרה שגיישה לכלי טיס המופעל ע"י מוביל אווירי של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 3 לעיל נמנעת ע"י נציגיו של אותו מוביל אווירי, הצד המתקשר האחר יהיה חופשי להסיק כי קיימים חששות בטיחותיים חמורים ולהגיע למסקנות שאין עמידה בתקני המינימום שנקבעו בהתאם לאמנת שיקגו.

5. כאשר פעולה דחופה היא חיונית להבטחת בטיחות פעולתו של מוביל אווירי, כל צד שומר על הזכות להשעות מיד או לשנות את היתר ההפעלה של מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצד המתקשר האחר.

6. כל פעולה של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 5 לעיל תופסק ברגע שהבסיס לנקיטת אותה פעולה יחדל להתקיים.

7. בהתייחס לס"ק 2, אם נקבע כי צד מתקשר אחד מתמיד באי-ציות לתקני ICAO אחרי תום פרק הזמן המוסכם, יש להודיע על כך למזכיר הכללי של ICAO. יש להודיע לאחרון גם על פתרון עתידי משביע רצון של המצב.

8. כאשר הרפובליקה ההלנית הועידה מוביל אווירי שהפיקוח הרגולטורי עליו ממומשת ומוחזקת ע"י מדינה אחרת של האיחוד האירופי, זכויות מדינת ישראל יחולו באופן שווה ביחס לאימוץ, מימוש או קיום של תקני בטיחות של אותה מדינה אחרת החברה באיחוד האירופי וביחס להיתר ההפעלה של אותו מוביל אווירי.

- במקרה של מוביל אווירי שהועדה מדינת ישראל: הוא אינו מוקם בשטח מדינת ישראל ואינו מורשה בהתאם לדין בר ההחלה של מדינת ישראל; או שמדינת ישראל איננה מחזיקה בפיחוח גולאטורי בפועל במוביל האווירי; או
- אין בידי המוביל האווירי האמור להוכיח כי הוא כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באורח רגיל וסביר, בהתאם לאמנה, על הפעלת שירותי הובלה אווירית בינלאומיים על-ידי הצד המתקשר המקבל את ההועדה; או
- המוביל האווירי אינו ממלא אחרי החוקים ו/או התקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או
- המוביל האווירי אינו מפעיל בצורה אחרת את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם הנוכחי.
2. אם ביטול, התלייה או התניית התנאים כנוכר בס"ק 1 לסעיף זה אינם חיוניים באופן מיידי כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים ו/או תקנות, הזכות האמורה תמומש רק אחרי התייעצות עם הצד המתקשר האחר, בהתאם לסעיף 16 להסכם זה.

סעיף 5

החלת חוקים ותקנות

1. חוקי ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המסדירים את כניסתם לשטחו ואת יציאתם ממנו של כלי טיס הפועלים בשירותים אוויריים בינלאומיים, או את ההפעלה והניווט של כלי טיס כאמור בעודם בשטחו, יחולו על כלי הטיס של המובילים האוויריים של הצד המתקשר האחר.
2. חוקי ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המתייחסים לכניסתם לשטחו, שהייתם בו, ויציאתם ממנו של נוסעים, צוות ומטען כולל דואר, לרבות התקנות בדבר הגירה, מכס, מטבע ובריאות והסגר, יחולו על הנוסעים, הצוות, המטען והדואר המובלים ע"י המוביל האווירי של הצד המתקשר האחר בעת שהייתם בשטח האמור.
3. צד מתקשר לא ייתן העדפה למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר העוסק בחובלה אווירית בינלאומית דומה בהחלת תקנות ההגירה, המכס וההסגר שלו ותקנות דומות שלו.
4. נוסעים, כבודה, מטען ודואר במעבר ישיר יהיו כפופים לביקורת ממושטת בלבד. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מדמי מכס וממסים דומים אחרים.

סעיף 6

הכרה בתעודות וברישינות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישינות שצד מתקשר אחד מנפיק או נותן להם תוקף, בהתאם לחוקים ולתקנות שלו, כולל במקרה של הרפובליקה ההלנית, חוקים ותקנות של איחוד האירופי, הם עודם תקפים, יוכרו כתקפים על-ידי הצד המתקשר האחר למטרת הפעלתם של השירותים המוסכמים, תמיד בתנאי שהדרישות שלפיהן הונפקו תעודות ורישינות כאמור או קיבלו תוקף יהיו שוות או מעל לתקני מינימום אשר יכול כי ייקבעו בהתאם לאמנת שיקו.
2. אם זכויות היתר או התנאים של הרישינות או התעודות הנוכחים בס"ק 1 לעיל, שמנפיקות רשויות התעופה של צד מתקשר אחד לכל אדם או מוביל אווירי מיועד בזיקה לכלי טיס המשמש בהפעלת

- ii. פיקוח רגולטורי בפועל במוביל האווירי ממומשת ומוחזקת בידי המדינה החברה באיחוד האירופי האחראית להנפקת תעודת המוביל האווירי שלו ורשות התעופה הנודעת בדבר מזוהה בבירור בהועדה; וכן
- iii. מוביל האווירי נמצא בבעלות, במישרין או באמצעות בעלות רוב, ונשלט בפועל, ע"י מדינות חברות באיחוד האירופי או באיגוד הסחר החופשי האירופי ו/או אזרחים של מדינות כאמור (מדינות אפטי"א רשומות בנספח II להסכם זה).
- ב) במקרה של מוביל אווירי שהועדה מדינת ישראל: הוא מוקם בשטח מדינת ישראל; ומורשה בהתאם לדין בר ההחלה של מדינת ישראל; ולמדינת ישראל יש, והיא מחזיקה, בפיקוח רגולטורי בפועל במוביל האווירי;
- ג) (המובילים) (האוויריים) המיועדים (כשירים) למלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באורח רגיל - בהתאם להוראות האמנה - על הפעלת שירותים אוויריים בינלאומיים על-ידי הצד המתקשר המקבל את ההועדה.
3. עם קבלת היתר ההפעלה לפי ס"ק 2, המוביל האווירי המיועד רשאי בכל עת להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים שלשמש יועד כך, ובלבד שהמוביל האווירי ממלא אחר ההוראות בנות ההחלה של הסכם זה.

סעיף 4 השעייה ושלילה

1. כל צד מתקשר רשאי לסרב, לשלול, להשעות או להגביל את היתר ההפעלה או הרישיונות הטכניים של מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר, מקום:
- א) במקרה של מוביל אווירי שהועדה הרפובליקה ההלנית:
- i. הוא אינו מוקם בשטח הרפובליקה ההלנית בהתאם לאמנות האיחוד האירופי או אין לו רישיון הפעלה תקף בהתאם לדין האיחוד האירופי; או
- ii. פיקוח רגולטורי בפועל במוביל האווירי איננה ממומשת ואיננה מוחזקת בידי המדינה החברה באיחוד האירופי האחראית להנפקת תעודת המוביל האווירי שלו או רשות התעופה הנוגעת בדבר איננה מזוהה בבירור בהועדה;
- iii. המוביל האווירי אינו נמצא בבעלות, במישרין או באמצעות בעלות רוב, או אינו נשלט בפועל, ע"י מדינות חברות באיחוד האירופי או באיגוד הסחר החופשי האירופי ו/או אזרחים של מדינות כאמור.
- iv. המוביל האווירי כבר מורשה לפעול לפי הסכם דו-צדדי בין מדינת ישראל לבין מדינה אחרת החברה באיחוד האירופי ומדינת ישראל יכולה להוכיח כי ע"י מימוש זכויות תעבורה לפי הסכם זה בנתיב הכולל נקודה באותה מדינה חברה באיחוד האירופי, היא תעקוף הגבלות על זכויות תעבורה שמטיל הסכם דו-צדדי בין ישראל לבין אותה מדינה חברה.

המונח "תעריף" פירושו המחיר שיש לגבות על הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, כולל מחירים ותנאים לשליחות ולשירותים נלווים אחרים שמבצע המוביל בזיקה להובלה אווירית אבל להוציא גמול ותנאים להובלת דואר.

המונח "היטלי משתמש" פירושו היטלים על מובילים אוויריים תמורת מתן מתקנים או שירותים של נמלי תעופה, ניווט אווירי, או ביטחון טיסה.

המונח "אמנות האיחוד האירופי" פירושו אמנת האיחוד האירופי והאמנה בדבר תפקוד האיחוד האירופי.

מובן כי הכותרות שניתנו לסעיפי ההסכם הנוכחי אינן מגבילות או מרחיבות בדרך כלשהי את משמעויותיהן של הוראות כלשהן מהוראות אמנה זו.

סעיף 2 הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה לשם הפעלת שירותי אוויר בינלאומיים סדירים ע"י המובילים (האווירינים) של הצד המתקשר האחר כלהלן:

א. לטוס ללא נחיתה מעל לשטח הצד המתקשר האחר;

ב. לערוך חניות בשטח הצד המתקשר האחר שלא למטרות תעבורה; וכן

ג. לערוך חניות בנקודות בנתיבינים (המפורטנים) בלוח הנתיבים המצורף כנספח להסכם זה למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית בצורת נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או בשילוב;

המובילים האוויריים של כל צד מתקשר, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם, ייהנו אף הם מהזכויות המפורטות בסעיף 1 א-ו לסעיף זה.

אין בהוראות סעיף (1) דבר אשר יהשב כמעניק למובילים (האווירינים) המיועדים של צד מתקשר חד זכות-יתר להעלות, בשטח הצד המתקשר האחר, נוסעים, מטען או דואר, המובילים בשכר זמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

סעיף 3 הועדה והרשאה

לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בכתב לצד המתקשר האחר, מוביל אווירי אחד או יותר לשם עלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, ולבטל או לשנות הועדות כאמור.

עם קבלת הועדה כאמור, הצד המתקשר האחר יעניק את ההיתר ים והרישיונות המתאימים תוך זב נוהלי מזערי, ובלבד:

במקרה של מוביל אווירי שהועדה הרפובליקה ההלנית:

1. הוא מוקם בשטח הרפובליקה ההלנית בהתאם לאמנות האיחוד האירופי ויש לו רישיון הפעלה תקף בהתאם לדין האיחוד האירופי; וכן

מבוא

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה ההלנית

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

ברצותן במידה שווה לעשות הסכם למטרת כינון והפעלה של שירותי אוויר סדירים בין שטחיהן ומעבר להם;

הסכימו לאמור:

סעיף 1 הגדרות

למטרות הסכם זה, אם כן מתחייב אחרת לפי ההקשר:

א. המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של הרפובליקה ההלנית, נשיא הרשות לתחבורה אזרחית וכל אדם או גוף המוסמכים לבצע כל תפקיד המבוצע כרגע ע"י הרשות האמורה או תפקידים דומים; ובמקרה של מדינת ישראל, משרד התחבורה, ע"י רשות התעופה האזרחית, וכל אדם או גוף המוסמכים לבצע כל תפקיד המבוצע כרגע ע"י הארגון האמור או תפקידים דומים.

ב. המונח "אמנה" פירושו אמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר 1944, ולרבות:

- (i) כל נספח לה שנכנס לתוקף לפי סעיף 94 (א) שלה ואושרר ע"י שני הצדדים המתקשרים; וכן
- (ii) כל נספח או תיקון לו שאומצו לפי סעיף 90 לאותה אמנה, במידה שתיקון או נספח כאמור נמצאים בתוקף בכל זמן נתון לגבי שני הצדדים המתקשרים.
- ג. המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, הנספח המצורף אליו, וכל פרוטוקול או מסמך דומה המתקנים את ההסכם הנוכחי או את הנספח.
- ד. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שיועד והוסמך בהתאם להוראות סעיף 3 להסכם הנוכחי;
- ה. "שירותים מוסכמים" פירושו שירותים אוויריים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה להובלת נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או בשילוב;
- ו. המונח "קיבולת" בויקה לכלי טיס פירושו המעמס של אותו כלי טיס הזמין בנתיב או בקטע מנתיב, והמונח "קיבולת" בויקה ל"שירות מוסכם" פירושו קיבולת של כלי הטיס המשמש בשירות האמור, כפול התדירות המופעלת ע"י כלי הטיס האמור לאורך פרק זמן נתון ובנתיב או בקטע מנתיב;
- ז. למונח "שטח" ביחס למדינה משמעות כמשמעותו בסעיף 2 לאמנה.
- ח. למונחים "שירות אווירי", "שירות אווירי בינלאומי", "מוביל אווירי" ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", תהיה משמעות כמפורט בסעיף 96 לאמנה.

[HEBREW TEXT – TEXTE HÉBREU]¹

הסכם שירותי אוויר
בין
ממשלת מדינת ישראל
לבין
ממשלת הרפובליקה ההלנית

¹ Published as submitted. – Publié tel que soumis.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

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

Préambule

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République hellénique,
Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à
Chicago le 7 décembre 1944,

Souhaitant tous deux conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens
réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte ne requière une interprétation différente :

a) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République hellénique, le
Gouverneur de l'Autorité de l'aviation civile et toute personne ou entité habilitée à remplir toute
fonction actuellement exercée par ladite Autorité ou des fonctions similaires, et, dans le cas de
l'État d'Israël, le Ministère des transports habilité par l'Autorité de l'aviation civile et toute per-
sonne ou entité habilitée à remplir toute fonction actuellement exercée par ladite organisation, ou
des fonctions similaires;

b) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale,
ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et s'étend à :

i) toute modification apportée à celle-ci qui est entrée en vigueur en vertu de l'alinéa a)
de l'article 94 de ladite Convention et a été ratifiée par les deux Parties contractantes,
et

ii) toute annexe ou toute modification adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention,
dans la mesure où cette modification ou annexe s'applique à tout moment aux deux
Parties contractantes;

c) le terme « Accord » désigne le présent Accord, les annexes qui l'accompagnent et tout
protocole ou document similaire amendant le présent Accord ou ses annexes;

d) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aé-
rien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

e) le terme « services convenus » renvoie à des services aériens réguliers sur les routes indi-
quées en annexe au présent Accord pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier,
séparément ou conjointement;

f) le terme « capacité » désigne, lorsqu'il est utilisé en rapport avec un aéronef, la charge
utile dont cet aéronef dispose sur une route ou un segment de route, et, lorsqu'il est utilisé en

rapport avec un « service convenu », la capacité de l'aéronef utilisé pour un tel service multipliée par le nombre de vols de cet aéronef pendant une période définie et sur une route ou un segment de route;

g) le terme « territoire », lorsqu'il est utilisé en rapport avec un État, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

h) les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

i) le terme « tarif » désigne le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, et les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, notamment le prix et les conditions appliqués aux agences et aux autres services auxiliaires effectués par le transporteur en rapport avec le transport aérien, à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier;

j) le terme « redevances d'usage » désigne les frais facturés à une entreprise de transport aérien par des autorités compétentes, ou autorisés par celles-ci, pour la fourniture de biens et d'installations d'aéroport, d'installations de navigation aérienne ou d'installations ou de services de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes pour les aéronefs, leurs équipages, passagers et marchandises;

k) le terme « Traités de l'UE » désigne le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Il est convenu que les titres des articles du présent Accord ne restreignent ni n'élargissent en aucun cas la signification d'une disposition du présent Accord.

Article 2. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits prévus dans le présent Accord aux fins d'exploitation de services aériens internationaux réguliers par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante comme suit :

- a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante; et
- c) faire des escales aux points indiqués dans le tableau des routes annexé au présent Accord pour embarquer ou débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou conjointement.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie autres que celles désignées en vertu de l'article 3 (Désignation et autorisations) du présent Accord jouissent également des droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du présent article.

3. Aucune disposition du paragraphe 1 ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises ou du courrier transportés contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisations

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par notification écrite à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations.

2. À la réception d'une telle désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permissions adéquates dans les plus brefs délais, sous réserve :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République hellénique :
 - i) que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République hellénique en vertu des Traités de l'UE et ait obtenu un permis d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne;
 - ii) qu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement mentionnée dans la désignation; et
 - iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou par participation majoritaire, et effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, ou par des ressortissants de ces États (les pays de l'AELE sont répertoriés dans l'annexe II au présent Accord);

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par l'État d'Israël : que cette entreprise soit établie sur le territoire de l'État d'Israël et ait obtenu une licence conformément à la loi applicable de l'État d'Israël, et que l'État d'Israël exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien;

c) que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées soient à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués – conformément aux dispositions de la Convention – à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie recevant la désignation.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation du paragraphe 2, une entreprise de transport aérien désignée peut, à tout moment, commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est désignée, à condition qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Suspension et révocation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante lorsque :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République hellénique :
 - i) l'entreprise de transport n'est pas établie sur le territoire de la République hellénique en vertu des Traités de l'UE ou ne dispose pas d'un permis d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne; ou que
 - ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou n'est pas maintenu par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer

son certificat de transporteur aérien ou que l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement mentionnée dans la désignation;

- iii) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou par participation majoritaire, et n'est pas effectivement contrôlée, par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, ou par des ressortissants de ces États;
- iv) l'entreprise de transport aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre l'État d'Israël et un autre État membre de l'Union européenne, et l'État d'Israël peut démontrer que, en exerçant ses droits de trafic, en vertu du présent Accord, sur une route qui comprend un point situé dans cet autre État membre, l'entreprise de transport aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral entre Israël et cet autre État membre;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par l'État d'Israël : l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de l'État d'Israël et n'a pas obtenu une licence conformément à la loi applicable de l'État d'Israël; ou l'État d'Israël ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien; ou que

c) une telle entreprise de transport aérien est incapable de prouver qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués, conformément à la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie recevant la désignation; ou que

d) l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou aux règlements de la Partie contractante accordant ces droits; ou que

e) l'entreprise de transport aérien ne gère pas son exploitation conformément aux dispositions stipulées dans le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante ne fera usage de ce droit qu'après consultations avec l'autre Partie contractante conformément à l'article 16 du présent Accord à moins que des mesures immédiates de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions visées au paragraphe 1 du présent article ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou aux règlements.

Article 5. Applicabilité des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire ou la sortie de son territoire d'aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence sur ce territoire, s'appliquent aux aéronefs des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée ou le séjour sur son territoire, ou la sortie de son territoire, de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, y compris du courrier, tels que les formalités concernant l'immigration, les douanes, les devises ainsi que la santé et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Aucune des Parties contractantes n'accorde à sa propre entreprise de transport aérien ou à une autre entreprise de transport aérien une préférence dont ne bénéficierait pas une entreprise de transport aérien de l'autre Partie engagée dans des services de transport aérien international analogues lors de l'application de ses règlements en matière d'immigration, de douanes, de quarantaine et d'autres règlements similaires.

4. Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et d'autres taxes similaires.

Article 6. Reconnaissance des certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de la République hellénique, les lois et règlements de l'Union européenne, et toujours en cours de validité, sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats, brevets ou licences aient été égales ou supérieures aux normes minimales définies conformément à la Convention de Chicago.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, brevets ou certificats mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, délivrés par les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes à une personne ou à une entreprise de transport aérien désignée, ou se rapportant à un aéronef utilisé lors de l'exploitation des services convenus, devaient permettre un écart par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention, et que cet écart a été porté à l'attention de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'autre Partie contractante peut demander des consultations conformément à l'article 16 du présent Accord entre les autorités aéronautiques afin de clarifier la pratique en question. L'absence d'accord satisfaisant constitue un motif pour l'application de l'article 4 du présent Accord.

3. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit, pour des vols au-dessus de son territoire ou pour des atterrissages sur ledit territoire, de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 7. Dispositions en matière de sécurité aérienne

1. Chaque Partie peut, à tout moment, demander des consultations au sujet des normes de sécurité que l'autre Partie contractante applique aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations se tiennent dans un délai de 30 jours à compter de la date de la demande.

2. Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans les domaines mentionnés au paragraphe 1, les normes de sécurité définies à cette date en vertu de la Convention, l'autre Partie contractante est informée de ces constatations et des mesures nécessaires à prendre afin de se conformer aux normes de l'OACI. Dès lors, l'autre Partie contractante prend les mesures correctives adéquates dans un délai convenu.

3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est également convenu que tout aéronef exploité par une des Parties contractantes ou en son nom pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur ce territoire, faire l'objet d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à condition que cette inspection n'occasionne aucun retard excessif dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, une telle inspection vise à examiner la validité des documents de l'aéronef concerné et la délivrance des licences à son équipage, et à vérifier que l'équipement et l'état de l'aéronef satisfont aux normes alors établies conformément à la Convention.

4. Si, contrairement au paragraphe 3, le représentant d'une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par cette entreprise, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des problèmes de sécurité sérieux et de conclure que les normes minimales établies conformément à la Convention de Chicago ne sont pas satisfaites.

5. Lorsque des mesures doivent être prises d'urgence pour garantir la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, chaque Partie se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

6. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 5 ci-dessus sont levées dès que les motifs pour lesquels elles ont été prises ont disparu.

7. En vertu du paragraphe 2, s'il est établi que l'une des Parties contractantes ne respecte toujours pas les normes de l'OACI à l'expiration du délai convenu, le Secrétaire général de l'OACI devrait en être informé. Il devrait également être informé de la résolution ultérieure satisfaisante de la situation.

8. En cas de désignation par la République hellénique d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État de l'Union européenne, les droits de l'État d'Israël s'appliquent également pour ce qui est de l'adoption, de l'exercice ou du respect des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et pour ce qui est de l'autorisation d'exploitation de l'entreprise considérée.

Article 8. Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de l'ensemble de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 ainsi que de toute autre convention et de tout autre protocole relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes ont adhéré.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conforment aux dispositions sur la sûreté de l'aviation établies par l'OACI et désignées comme annexes à la Convention dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté s'appliquent aux Parties contractantes; celles-ci exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, ou des exploitants d'aéronefs ayant leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas de la République hellénique, des exploitants d'aéronefs établis sur son territoire en vertu des Traités de l'UE et disposant de licences d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chaque Partie contractante avise l'autre de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques nationales et les normes de sûreté de l'aviation prévues aux annexes à la Convention. L'une des Parties contractantes peut, à tout moment, demander des consultations immédiates avec l'autre Partie afin de discuter de ces différences.

4. Chaque Partie contractante convient qu'elle peut exiger de ses exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les dispositions en matière de sûreté de l'aviation auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie de celui-ci conformément à la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de la République hellénique, le droit de l'Union européenne. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages à main et de soute ainsi que des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées qui visent à mettre fin rapidement et sûrement à de tels actes ou menaces.

6. Lorsque l'une des Parties contractantes est fondée à croire que l'autre Partie contractante ne respecte pas les dispositions du présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations. Ces consultations se tiennent dans un délai de 15 jours à compter de la date de réception de la demande formulée par l'une des Parties. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 jours à compter du début des consultations constitue un motif pour refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de cette autre Partie contractante. En cas d'urgence, ou pour empêcher que les dispositions du présent article ne continuent d'être violées, la première Partie peut, à tout moment, prendre des mesures provisoires.

Article 9. Conversion en une autre monnaie et transfert de recettes

1. Chaque Partie autorise l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie à convertir et à transférer à l'étranger, sur demande, toutes les recettes locales issues de la fourniture de services de transport aérien excédant les dépenses effectuées sur place; la conversion et le transfert sont autorisés promptement au taux de change applicable à la date de leur demande.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés conformément aux lois et règlements applicables et ne sont soumis à aucuns frais administratifs ou de change, à l'exception des commissions normales perçues par les banques pour les opérations de conversion et de transfert.

3. Les dispositions du présent article n'exonèrent pas les entreprises de transport aérien des deux Parties des droits de douane, taxes et contributions auxquels elles sont soumises.

4. En cas d'accord spécial entre les Parties pour éviter une double imposition, ou d'accord spécial de régulation du transfert de fonds entre les Parties, de tels accords prévaudront.

Article 10. Vente et commercialisation de services de transport aérien

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser des services aériens internationaux sur son territoire directement ou par l'entremise d'agents ou autres intermédiaires choisis par ces entreprises, y compris le droit d'ouvrir des bureaux en ligne et hors ligne.

2. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre des services de transport dans la devise de ce territoire ou, sous réserve de sa législation et de sa réglementation nationales, dans les devises librement convertibles d'autres pays, et toute personne est libre d'acheter ces services de transport dans les devises acceptées par cette entreprise de transport aérien.

3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie sont autorisées, sur une base de réciprocité, à amener et à garder sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et leur personnel commercial, administratif et technique nécessaire à l'exploitation des services convenus.

4. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie peuvent choisir d'employer leur propre personnel ou de recourir aux services des autres organismes, sociétés ou entreprises de transport aérien exerçant leurs activités sur le territoire de l'autre Partie et autorisés à assurer ces services pour le compte d'autres entreprises de transport aérien.

5. Les représentants et les membres du personnel sont assujettis aux lois et règlements de l'autre Partie et, en vertu de ces lois et règlements :

a) chaque Partie délivre aux représentants et aux membres du personnel visés au paragraphe 3 du présent article, sur une base de réciprocité et dans les plus brefs délais, les permis de travail, les visas de séjour ou les autres documents analogues nécessaires; et

b) les deux Parties facilitent et accélèrent la procédure de demande de permis de travail du personnel assumant certaines responsabilités temporaires ne dépassant pas 90 jours.

Article 11. Exonération de droits de douanes et de taxes

1. Chaque Partie contractante, sur une base de réciprocité, exonère l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, en vertu de sa loi applicable, de restrictions à l'importation, de droits de douane, d'autres taxes, de droits d'accise, de frais d'inspection et autres charges et frais nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord et autres articles uniquement utilisés ou destinés à une utilisation dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien courant des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de cette autre Partie contractante exploitant les services convenus, ainsi que l'équipement au sol introduit sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour utilisation dans les bureaux de l'entreprise de transport aérien désignée dans les aéroports internationaux où l'entreprise de transport aérien exerce ses activités, les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le logo de l'entreprise et la documentation publicitaire habituelle distribuée gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée en vertu de sa loi applicable.

2. Les exonérations prévues dans le présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 qui sont :

- a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou au nom de cette entreprise;
- b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de celui-ci;
- c) embarqués dans les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus, que ces articles soient utilisés ou consommés en totalité ou non sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exonération, à condition que la propriété ou l'utilisation de ces articles ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les articles et approvisionnements habituellement conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre façon conformément aux dispositions douanières en vigueur à l'échelle nationale et dans l'Union européenne.

Article 12. Redevances d'usage

Chaque Partie contractante peut prélever ou permettre de prélever des droits équitables et raisonnables pour l'usage des aéroports et autres installations sous son contrôle.

Chacune des Parties contractantes convient toutefois que ces droits ne doivent pas être supérieurs à ceux acquittés pour l'usage de ces aéroports et installations par ses aéronefs nationaux exploités en service international analogue.

Article 13. Réglementations relatives à la capacité et approbation des horaires

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes se voient accorder un traitement juste et équitable leur permettant de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées.

2. En exploitant les services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes prennent en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas avoir un effet indu sur les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ont pour but principal de fournir, suivant un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité répondant aux besoins actuels et prévisibles du transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de cette Partie contractante et le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Les dispositions concernant le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points situés sur des routes à spécifier sur les territoires d'États autres que ceux ayant désigné les entreprises de transport aérien sont convenues entre les Parties contractantes.

5. La capacité à offrir, y compris la fréquence des services et le type d'aéronef qui sera utilisé par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes pour les services convenus, fera l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques.

6. En cas de désaccord entre les Parties contractantes, les questions visées au paragraphe 5 ci-dessus est réglée selon les dispositions de l'article 16 du présent Accord. Tant qu'un tel accord n'a pas été trouvé, la capacité offerte par les entreprises de transport aérien désignées demeure inchangée.

7. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante soumettent pour approbation les horaires de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans un délai de 30 jours avant la mise en place de services sur les routes indiquées. Cette disposition s'applique également aux modifications ultérieures. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit sous réserve de l'approbation desdites autorités.

Article 14. Tarifs des transports aériens

1. Les tarifs des services aériens internationaux exploités à destination et en provenance du territoire de l'une des Parties contractantes sont fixés par l'entreprise de transport aérien désignée à des niveaux raisonnables qui tiennent compte de tous les facteurs pertinents, notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que lui soient notifiés ou communiqués les tarifs fixés en vertu du paragraphe 1 ci-dessus par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante a le droit d'intervenir pour :

- a) prévenir l'application de tarifs ou de pratiques abusives ou discriminatoires;
- b) protéger les consommateurs contre des prix anormalement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante; et

c) protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas.

3. Nonobstant les paragraphes 1 et 2 ci-dessus, les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes fournissent sur demande des renseignements sur les tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de la manière et sous la forme prescrites par ces autorités.

Article 15. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, les renseignements et statistiques se rapportant au trafic acheminé dans le cadre des services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, et pouvant être normalement préparés et soumis par les entreprises de transport aérien désignées à leurs autorités aéronautiques nationales. Toute donnée statistique supplémentaire que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourraient souhaiter obtenir des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante à propos du trafic feront sur demande l'objet de discussions et d'un accord mutuel entre les deux Parties contractantes.

Article 16. Consultations et modifications

1. Chaque Partie contractante ou ses autorités aéronautiques peuvent à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie contractante ou avec ses autorités aéronautiques.

2. Une consultation demandée par l'une des Parties contractantes ou ses autorités aéronautiques débute dans un délai de 60 jours suivant la date de réception de la demande.

3. Toute modification apportée au présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes s'informeront mutuellement par écrit et par la voie diplomatique de l'accomplissement de leurs procédures juridiques internes relatives à la conclusion et à l'entrée en vigueur d'accords internationaux.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3, les modifications au tableau des routes annexé au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles entreront en vigueur après leur confirmation par échange de notes diplomatiques.

Article 17. Règlement des différends

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord entre les Parties contractantes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation entre les autorités aéronautiques de leurs États.

2. Si lesdites autorités aéronautiques ne parviennent pas à un règlement négocié, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement en vertu des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'une d'elles peut, conformément à ses lois et règlements pertinents, soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en nommant un et le troisième, le surarbitre, étant désigné d'un commun accord par les deux

premiers arbitres choisis, pourvu que ce troisième arbitre ne soit pas un ressortissant de l'État de l'une des Parties contractantes et soit un ressortissant d'un État entretenant des relations diplomatiques avec chacune d'elles au moment de la nomination.

Chaque Partie contractante désigne son arbitre par courrier recommandé dans un délai de 60 jours suivant la date de réception d'un avis d'arbitrage. Le surarbitre est désigné dans un nouveau délai de 60 jours suivant la nomination de l'arbitre par chacune des Parties contractantes.

Si une Partie contractante ne parvient pas à désigner son arbitre dans le délai indiqué, ou si les arbitres choisis ne parviennent pas à un accord sur le choix du surarbitre dans le délai imparti, chaque Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'OACI de nommer le surarbitre ou l'arbitre représentant la Partie contractante en défaut, suivant le cas.

4. En cas d'absence ou d'incompétence, le Président du Conseil de l'OACI est remplacé dans ses responsabilités d'arbitrage conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article par le Vice-Président ou par un membre de haut rang du Conseil de l'OACI, pourvu que ce Vice-Président ou ce membre de haut rang ne soit pas un ressortissant de l'État de l'une des Parties contractantes mais soit un ressortissant d'un État entretenant des relations diplomatiques avec chacune des Parties contractantes au moment de la nomination.

5. Le tribunal arbitral arrête lui-même sa procédure et le lieu d'arbitrage sous réserve des dispositions convenues entre les Parties contractantes.

6. Les décisions du tribunal arbitral sont définitives et lient les parties au différend.

7. Si l'une des Parties contractantes ou l'une de ses entreprises de transport aérien désignées ne se conforme pas à une décision rendue aux termes du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège qui a été accordé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

8. Chaque Partie contractante prend en charge les honoraires de son arbitre. Les frais du surarbitre, y compris ses honoraires et les autres frais engagés par l'OACI en rapport avec la désignation de ce surarbitre ou de l'arbitre de la Partie contractante en défaut tels que visés au paragraphe 3 du présent article sont partagés équitablement entre les Parties contractantes.

9. En attendant la soumission à l'arbitrage et la décision du tribunal arbitral, les Parties contractantes continuent, sauf en cas de dénonciation, de remplir toutes leurs obligations en vertu du présent Accord sans préjudice d'une modification finale conforme à ladite sentence.

Article 18. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord; une telle notification est adressée en même temps à l'OACI.

Dans ce cas, le présent Accord expire 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'OACI.

Article 19. Conformité à des conventions multilatérales

Si une convention ou un accord multilatéral général sur les transports aériens liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent Accord et ses annexes seront réputés amendés en conséquence.

Article 20. Enregistrement

Le présent Accord, ses annexes et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'OACI.

Article 21. Partage de codes

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent exploiter ou détenir des services sur les routes indiquées, et conclure des accords de coopération en matière de commercialisation tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes avec :

- une entreprise de transport aérien de la même Partie contractante,
- une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante,

à condition que les entreprises de transport aérien participant à ces accords aient l'autorisation appropriée et répondent aux exigences normalement appliquées dans de tels accords.

Chaque entreprise de transport aérien participant aux accords de partage de codes indique clairement aux acheteurs, au point de vente, quelle compagnie aérienne desservira chaque segment du service ou avec quelles compagnies aériennes l'acheteur s'engage contractuellement.

Des accords de partage de codes avec des tiers pourraient être convenus après la soumission officielle d'une demande à cet effet aux autorités aéronautiques et l'octroi de l'autorisation par les autorités aéronautiques compétentes.

Article 22. Interdiction de fumer

Chaque Partie interdit ou amène ses entreprises de transport aérien à interdire de fumer sur tous les vols transportant des passagers assurés par ses entreprises de transport aérien entre les territoires des Parties. Cette interdiction s'applique partout dans l'aéronef et est en vigueur du début de l'embarquement des passagers jusqu'à leur débarquement complet.

Chaque Partie prend toutes les mesures qu'elle juge raisonnables pour s'assurer que ses entreprises de transport aérien ainsi que leurs passagers et membres d'équipage respectent les dispositions du présent article, y compris l'imposition de sanctions appropriées en cas de non-respect.

Article 23. Protection de l'environnement

Les Parties estiment nécessaire de protéger l'environnement en encourageant le développement durable de l'aviation. Elles conviennent, en ce qui concerne les opérations entre leurs territoires respectifs, de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI figurant à l'annexe 16 à la Convention ainsi qu'à la politique et aux instructions existantes de l'OACI en matière de protection de l'environnement.

Article 24. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur 30 jours après que les Parties se seront mutuellement informées par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes nécessaires à cet effet.

Dès son entrée en vigueur, il remplacera l'Accord aérien bilatéral entre l'État d'Israël et la République hellénique signé le 15 juillet 1952.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Jérusalem en deux exemplaires originaux le 18 octobre 2010 (qui correspond au 10^e jour du mois de heshvan de l'année 5771 du calendrier hébraïque) en grec, en hébreu et en anglais, les trois textes faisant également foi.

En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

AVIGDOR LIBERMAN

Vice-Premier Ministre et Ministre des affaires étrangères

Pour le Gouvernement de la République hellénique :

DIMITRIOS DROUTSAS

Ministre des affaires étrangères

ANNEXE I
TABLEAU DES ROUTES

Tableau I

Routes que les entreprises de transport aérien désignées de l'État d'Israël peuvent desservir :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en Israël	N'importe quel point	Athènes, Rhodes, troisième point à choisir	N'importe quel point

Tableau II

Routes que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République hellénique peuvent desservir :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en Grèce	N'importe quel point	Tout point en Israël	N'importe quel point

Notes :

Les points intermédiaires et les points au-delà des Parties contractantes peuvent être omis sur n'importe quel segment.

Les points intermédiaires et les points au-delà sont desservis par les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sans exercice des droits de trafic entre des points situés sur le territoire de pays tiers et des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Le droit accordé à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante d'effectuer des vols transportant des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre les points sur le territoire de l'autre Partie contractante et les points sur le territoire de pays tiers (droits de cinquième liberté) fera l'objet d'un accord distinct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

ANNEXE II

Liste des États membres de l'Association européenne de libre-échange visés aux articles 3 et 4 du présent Accord :

- a. La République d'Islande (en vertu de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- b. La Principauté du Liechtenstein (en vertu de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- c. Le Royaume de Norvège (en vertu de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- d. La Confédération suisse (en vertu de l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).