

אישור כינון קשרי תעופה סדירים בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת ממלכת בחריין

הצעה להחלטה

מחליטים:

- א. לאשר כינון קשרי תעופה סדירים בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת ממלכת בחריין.
- ב. לאשר לגורמים המוסמכים להפעיל את סמכותם כנדרש לשם כינון קשרי התעופה הסדירים, בכפוף לכל דין.
- ג. להסמיך את שרת התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – שרת התחבורה), או מי מטעמה, להודיע לרשות התעופה של ממשלת ממלכת בחריין על השלמת ההליכים הפנימיים הנדרשים בישראל לשם כינון קשרי התעופה הסדירים בין המדינות.
- ד. קשרי התעופה הסדירים יכוננו בהתבסס על העקרונות הכלולים לעניין זה בטיוטת הסכם שירותים אוויריים שנחתמה בראשי תיבות ביום 22 באוקטובר 2020 (להלן – ההסכם המצ"ב) ובמזכר ההבנות שנחתם בין הצדדים ביום 22 באוקטובר 2020; פעולות אלה לא יהוו יישום זמני של הוראות טיוטת ההסכם לפי סעיף 25 לאמנת וינה לדיני אמנות 1969.
- ה. שרי התחבורה והחוץ יפעלו לקידום החתימה על ההסכם ולאחר מכן שרת התחבורה תפעל לקידום אשרורו בהתאם להליך הקבוע בסעיף 10 לתקנון לעבודת הממשלה.

דברי הסבר

רקע כללי

ושרד התחבורה מעוניין לכונן קשרי תעופה סדירים עם ממלכת בחרין על מנת לעודד את התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה ולאור החשיבות בהיבטי כלכלה, מסחר, תיירות והורדת יוקר המחיה.

קשרי התעופה הסדירים יכוננו בהתבסס על העקרונות הכלולים לעניין זה בטיטת הסכם שירותים אוויריים שנחתמה בראשי תיבות בין רשויות התעופה של ישראל ושל בחרין ביום 22.10.2020, ובמזכר ההבנות שנחתם בין הצדדים ביום 22.10.2020, במסגרתו הסכימו כי יפעלו בהתאם להוראות טיטת ההסכם, באופן הדדי (להלן: מזכר ההבנות").

טיטת ההסכם עוסקת בהגברת פיתוח ההובלה האווירית בין שתי המדינות וקידום הצמיחה הכלכלית והמסחרית שלהן ובא להסדיר מגוון נושאים במטרה לתרום לקיום קשר תעופתי בין המדינות ובכלל זה:

- א. הסדרת זכויות התעופה בין המדינות בנוגע להובלת נוסעים ומטען.
- ב. קביעה כי כל מדינה רשאית למנות מובילים נקובים מטעמה למימוש זכויות התעופה, העומדים בקריטריונים הנקובים בסעיף. רשימת המובילים הנקובים צוינה במזכר הבנות שנערך במקביל בין המדינות.
- ג. קביעת הזכות לביטול היתר תעופה שניתן לחברת תעופה שנמצא שאיננה עומדת בקריטריונים לכך.
- ד. קביעת הסדרים למניעת תחרות בלתי הוגנת, לרבות הזכות לקביעת תנאים לחברת תעופה במקרה שנמנע ממדינה אחת זכות גישה לנתיבי תעופה בין הטריטוריות של המדינות.
- ה. הכרה בתעודות וברישיונות כל צד בהתייחס לצד האחר, ובכלל זה תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות;
- ו. החלה של דיני כל מדינה על כל כלי טיס במהלך השהות שלו בשטח אותה מדינה ובכניסה וביציאה ממנה;
- ז. קביעת הסדרים לקוד שיירינג וכן לחכירת כלי טיס;
- ח. קביעת הסדרים לשמירה על הבטיחות בתעופה, לרבות התייעצות בין הצדדים להסכם בכל הנוגע לקיום תיקני בטיחות בכל תחום המתייחס למתקני תעופה, צוותי אויר, כלי הטיס או הפעלתם;
- ט. קביעת הסדרים לביטחון בתעופה בהתאם לאמנות ולפרוטוקולים הבין-לאומיים הרלוונטיים, ובכלל זה אישור לקיומה של מחויבות הדדית להגנה על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי חוקיים, מפני דיכוי ותפיסה בלתי חוקיים בכלי טיס. ההסכם קובע במסגרת זו כי הצדדים יושיטו זה לזה, את כל העזרה הנחוצה להגנה כאמור; כמו כן כל מדינה רשאית לבקש לנקוט באמצעי ביטחון ייחודיים בשטחה של המדינה השנייה בנוגע לטיטת אל אותה מדינה;
- י. על בסיס הדדיות, כל צד יפטור (בהתאם לדין הלאומי שלו) את המוביל האווירי של הצד האחר, ממגבלות יבוא, תשלומי מכס בלו ותשלומי חובה, שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים על כלי טיס, דלק, אספקה טכנית חלפים וכו'.

- יא. מחירי שירותי ההובלה האווירית יהיו כפופים לכללים של מדינת המוצא של התנועה האווירית ;
- יב. כל צד יעניק למובילים האוויריים של הצד האחר, את הזכות למכור ולשווק שירותי אוויר בשטחו, בכפוף לחוקים ולתקנות באותו מקום ;
- יג. כל מחלוקת המתעוררת בין הצדדים לעניין פרשנותו או יישומו של ההסכם, ישתדלו הצדדים ליישב במשא ומתן ; לא עלה ביניהם להגיע להסדר במשא ומתן, תיושב המחלוקת בצינורות הדיפלומטיים. ככל שהמחלוקת לא מגיעה לידי פתרון בדרך זו, רשאי כל צד להפנות את הנושא לבוררות בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם.
- יד. המובילים המיועדים של ישראל ובחריין יהיו רשאים להפעיל טיסות סדירות בין כל נקודה בבחריין לכל נקודה בישראל ולכל נקודה שמעבר, ולהיפך.

עד לסיום הליכי החתימה והאישור של ההסכם אין להוראותיו המפורטות לעיל (כולל לעניין מנגנון יישוב הסכסוכים) תוקף משפטי מחייב לפי הדין הבין-לאומי. עם זאת, משרד התחבורה מבקש להשתמש בסמכויות הקיימות לו וליתר הגורמים המנהליים הרלוונטיים, לכונן קשרי תעופה סדירים, באופן המבוסס על העקרונות המופיעים בהסכם, באופן הדדי, וזאת בהמשך למזכר ההבנות, מן הטעמים שפורטו לעיל.

תקציב

לא רלוונטי.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

לא רלוונטי.

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

משרד החוץ ומשרד המשפטים אינם רואים מניעה לכינון קשרי תעופה סדירים במתווה המוצע.

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת בזאת חוות דעת משפטית של היועצת המשפטית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

סיווגים

סיווג ראשי : 06 פורמאלי

תחום פעולה עיקרי : 05 תשתיות וסביבה

מוגש על ידי שרת התחבורה והבטיחות
בדרכים

ט"ז בכסלו התשפ"א

02 בדצמבר 2020

חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה

נושא הצעת ההחלטה

אישור כינון קשרי תעופה סדירים בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת ממלכת בחרין, בהתבסס על העקרונות הכלולים לעניין זה בטיוטת הסכם התעופה בדבר שירותים אוויריים שנחתמה בחתימה בראשי תיבות ביום 22.10.2020, בתל אביב ובמנאמה (להלן – ההסכם) ובמזכר ההבנות שנחתם בין הצדדים ביום 22.10.2020.

פעולות אלה לא יהוו יישום זמני של הוראות טיוטת ההסכם לפי סעיף 25 לאמנת וינה לדיני אמנות 1969.

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטיה המשפטיים

מטרת טיוטת ההסכם הינה להסדיר את התעופה בין שתי המדינות, על מנת לאפשר את פיתוח ההובלה האווירית, ולקדם את הצמיחה הכלכלית והמסחרית של שתי המדינות.

מוצע לאשר כינון קשרי תעופה סדירים בין המדינות, טרם כניסת ההסכם לתוקף.

לשם אשרור ההסכם, בבוא העת, לא נדרשים ייזום חקיקה חדשה או תיקוני חקיקה.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרונם

ביום 3.4.2017 ניתנה חוות דעת על ידי מחלקת ייעוץ וחקיקה (משפט כלכלי), אשר מתייחסת באופן נרחב, מפורט ובהיר לכל הסוגיות המשפטיות הנוגעות להחלטת ממשלה זו.

חוות דעת זו ניתנה על דעת המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (משפט כלכלי), המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (משפט בין-לאומי), היועצת המשפטית לרשות התעופה האזרחית ועל דעתי.

חוות דעת זו מצויה במזכירות הממשלה.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם

המחלקה למשפט בין-לאומי בייעוץ וחקיקה במשרד המשפטים ואגף היועץ המשפטי של משרד החוץ אישרו כי אין מניעה לכונן קשרי תעופה סדירים.

עמדת היועצת המשפטית של המשרד שהשרה העומדה בראשו מגיש את ההצעה

אני סומכת ידי על ההצעה מן הבחינה המשפטית.



מלי סיטון, עו"ד

היועצת המשפטית

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דברי הסבר

ביום 22 באוקטובר 2020, נחתמה בראשי תיבות בתל אביב ובמנאמה טיוטת הסכם שירותי אוויר סדירים בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת ממלכת בחרין, בשפה האנגלית (להלן: "ההסכם").

מטרת ההסכם הינה להגביר את פיתוח ההובלה האווירית בין שתי המדינות ולקדם את הצמיחה הכלכלית והמסחרית של שתי המדינות.

ההסכם מסדיר מגוון נושאים במטרה לתרום לקיום קשר תעופתי בין המדינות ובכלל זה:

א. הסדרת זכויות התעופה בין המדינות בנוגע להובלת נוסעים ומטען.

ב. קביעה כי כל מדינה רשאית למנות מובילים נקובים מטעמה למימוש זכויות התעופה, העומדים בקריטריונים הנקובים בהסכם. רשימת המובילים הנקובים צוינה במזכר הבנות שנערך במקביל בין המדינות.

ג. קביעת הזכות לביטול היתר תעופה שניתן לחברת תעופה שנמצא שאיננה עומדת בקריטריונים לכך.

ד. קביעת הסדרים למניעת תחרות בלתי הוגנת, לרבות הזכות לקביעת תנאים לחברת תעופה במקרה שנמנע מהמדינה אחת זכות גישה לנתיבי תעופה בין הטריטוריות של המדינות.

ה. הכרה בתעודות וברישיונות כל צד בהתייחס לצד האחר, ובכלל זה תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות;

ו. החלה של דיני כל מדינה על כל כלי טיס במהלך השהות שלו בשטח אותה מדינה ובכניסה וביציאה ממנה;

ז. קביעת הסדרים לקוד שיירינג וכן לחכירת כלי טיס;

ח. קביעת הסדרים לשמירה על הבטיחות בתעופה, לרבות התייעצות בין הצדדים להסכם בכל הנוגע לקיום תיקני בטיחות בכל תחום המתייחס למתקני תעופה, צוותי אויר, כלי הטיס או הפעלתם;

ט. קביעת הסדרים לביטחון בתעופה בהתאם לאמנות ולפרוטוקולים הבין-לאומיים הרלוונטיים, ובכלל זה אישור לקיומה של מחויבות הדדית להגנה על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי חוקיים, מפני דיכוי ותפיסה בלתי חוקיים בכלי טיס. ההסכם קובע במסגרת זו כי הצדדים יושיטו זה לזה, את כל העזרה הנחוצה להגנה כאמור; כמו כן כל מדינה רשאית לבקש לנקוט באמצעי ביטחון ייחודיים בשטחה של המדינה השנייה בנוגע לטיסות אל אותה מדינה;

י. על בסיס הדדיות, כל צד יפטור (בהתאם לדין הלאומי שלו) את המוביל האווירי של הצד האחר, ממגבלות יבוא, תשלומי מכס בלו ותשלומי חובה, שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים על כלי טיס, דלק, אספקה טכנית חלפים וכו'.

יא. מחירי שירותי ההובלה האווירית יהיו כפופים לכללים של מדינת המוצא של התנועה האווירית;

יב. כל צד יעניק למובילים האוויריים של הצד האחר, את הזכות למכור ולשווק שירותי אויר בשטחו, בכפוף לחוקים ולתקנות באותו מקום;

יג. כל מחלוקת המתעוררת בין הצדדים לעניין פרשנותו או יישומו של ההסכם, ישתדלו הצדדים ליישב במשא ומתן; לא עלה ביניהם להגיע להסדר במשא ומתן, תיושב המחלוקת בצינורות הדיפלומטיים. ככל שהמחלוקת לא מגיעה לידי פתרון בדרך זו, רשאי כל צד להפנות את הנושא לבוררות בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם.

יד. המובילים המיועדים של ישראל ובחריין יהיו רשאים להפעיל טיסות סדירות בין כל נקודה בבחריין לכל נקודה בישראל ולכל נקודה שמעבר, ולהיפך.

ההסכם טעון אשרור הממשלה והוא יכנס לתוקפו בתאריך קבלת האיגרת הדיפלומטית השנייה המעידה כי כל הנהלים הפנימיים הדרושים מולאו על ידי שני הצדדים (סעיף 27 להסכם).

עוד בטרם ייכנס הסכם התעופה לתוקף, ולאור הבקשה של חברות התעופה להתחיל לקיים טיסות סדירות בין המדינות, משרדנו מעוניין לכונן קשרי תעופה סדירים עם ממשלת ממלכת בחריין על מנת לאפשר את פיתוח ההובלה האווירית, ולקדם את הצמיחה הכלכלית והמסחרית של שתי המדינות.

הסכם שירותים אוויריים בין ממשלת ממלכת בחרין וממשלת מדינת ישראל

מבוא

ממשלת ממלכת בחרין וממשלת מדינת ישראל (להלן: "הצדדים"):

בהמשך להודעה המשותפת בדבר כינון קשרי דיפלומטיה, שלום וידידות בין מדינת ישראל וממלכת בחרין, שנחתמה במנאמה ב-18 באוקטובר 2020, ובעיקר ס"ק 4 שלה;

בנחישותן להבטיח שלום, יציבות, ביטחון ושגשוג בני קיימא לשתי מדינותיהן;

באשרן מחדש את החשיבות של הבטחת טיסות ישירות סדירות בין מדינת ישראל וממלכת בחרין, לנוסעים ולמטענים, כאמצעי חיוני ליצירה ולטיפוח של ידידות, הבנה, יחסים כלכליים ושיתוף פעולה בין עמי שתי המדינות;

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

הסכימו לאמור:

סעיף 1

הגדרות

למטרות הסכם זה, אלא אם כן נקבע אחרת, המונח:

"רשות תעופה" פירושו, במקרה של ממשלת ממלכת בחרין, משרד התחבורה והבזק המיוצג ע"י ענייני התעופה האזרחית ובמקרה של ממשלת מדינת ישראל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים באמצעות רשות התעופה האזרחית, או בכל מקרה, כל אדם או גוף המוסמכים לבצע כל תפקיד שהסכם זה מתייחס אליו;

"שירותים מוסכמים" פירושה שירותים אוויריים בינלאומיים סדירים בין השטחים של ממשלת ממלכת בחרין ומדינת ישראל ומעבר להם להובלת נוסעים, כבודה ומטען, בנפרד או בשילוב;

"הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו שנערכו לשם יישומו הנחשבים לחלק בלתי נפרד ממנו, וכל תיקון להסכם או לנספחים;

"ציוד לכלי טיס", "ציידה" ו"חלפים" הם בעלי המשמעויות המיועדות להם בהתאמה בנספח 9 לאמנה.

"שירות אווירי", "מוביל אווירי", "שירות אווירי בינלאומי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", יהיו בעלי המשמעויות המיועדות להם בהתאמה בסעיף 96 לאמנה;

"נתיב אווירי" תהיה המשמעות המוקנית לו בנספח 2 לאמנה.

"נספח" יכלול את לוח הנתיבים המצורף כנספח להסכם וכל סעיף או הערה המופיעים בנספח כאמור וכל שינוי שנעשה בו בהתאם להוראות סעיף 23 להסכם זה;

"מטען" כולל דואר;

"אמנה" פירושה האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, וכולל: (i) כל תיקון שנכנס לתוקף לפי סעיף 94(א) לאמנה ואושרר על-ידי שני הצדדים; וכן (ii) כל נספח או כל תיקון לו שאומצו לפי סעיף 90 לאותה אמנה, במידה שנספח או תיקון כאמור הם בכל זמן נתון בתוקף לגבי שני הצדדים;

"מובילים אוויריים מיועדים" פירושו מוביל אווירי או מובילים אוויריים שיועדו והורשו בהתאם לסעיף 3 להסכם זה;

"מקום עסקי עיקרי" פירושו המשרד הראשי או המשרד הרשום של המוביל האווירי של צד שבמסגרתו מתנהלות הפונקציות הכספיות העיקריות והשליטה התפעולית, לרבות ניהול מתמשך של כושר אווירי, של המוביל האווירי;

"תעריפים" פירושו המחירים שייגבו תמורת הובלת נוסעים, כבודה ומטען והתנאים שלפיהם מחירים אלה חלים, אך להוציא גמול ותנאים להובלת דואר;

"שטח" ביחס למדינה משמעותו כמשמעותו בסעיף 2 לאמנה;

"היטלי משתמש" פירושו כל היטל או דרישה לתשלום שרשויות מוסמכות או מפעילי נמלי תעופה מטילים או מתירים להטיל על מובילים אוויריים לשם אספקת מתקנים, רכוש של נמל תעופה ו/או שירותים ומתקני ניווט אווירי, כולל שירותים קשורים ומתקנים לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם, כבודתם ומטענם;

סעיף 2

הענקת זכויות

1. כל צד מעניק לצד האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה למטרות הפעלת שירותים אוויריים בינלאומיים בנתיבים המפורטים בלוח הנתיבים שבנספח.

2. בכפוף להוראות הסכם זה, המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של כל צד ייהנו, בהפעילם שירותים אוויריים בינלאומיים, מהזכויות הבאות:

(א) הזכות לטוס ללא נחיתה מעל שטח הצד האחר;

(ב) הזכות לערוך עצירות בשטח הצד האחר שלא למטרות תעבורה;

(ג) הזכות לערוך עצירות בנקודה(ות) בנתיב(ים) המפורט(ים) בלוח הנתיבים שבנספח להסכם זה למטרת העלאה והורדה של תנועה בינלאומית של נוסעים, מטען או דואר, בנפרד או במשולב;

3. המובילים האוויריים של כל צד, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה ייהנו גם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 (א) ו-ב) לסעיף זה.

4. אין בס"ק 2 דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל(ים) אווירי(ים) של צד אחד את הזכות להעלות, בשטח הצד האחר, נוסעים, מטען ודואר תמורת גמול והמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד האחר.

סעיף 3

הועדה והרשאה

1. לכל כל צד תהיה הזכות להועיד בכתב לצד האחר מוביל אווירי אחד או יותר לשם הפעלת השירותים המוסכמים ולבטל או לשנות הועדות כאמור.

2. עם קבלת הועדה כאמור, ובקשה של המוביל האווירי המיועד, בצורה ובאופן הקבועים לגבי היתר הפעלה, כל צד יעניק את היתרי ההפעלה המתאימים בתוך עיכוב נוהלי מזערי, ובלבד:

(א) שהבעלות הממשית והשליטה בפועל נתונים בידי הצד המועיד את המוביל האווירי, אזרחיו של אותו צד או גם וגם ו/או מקום העסקים העיקרי של המוביל האווירי נמצא בשטח הצד המועיד.

(ב) שהצד המועיד את המוביל האווירי מממש ומקיים שליטה רגולטורית בפועל על המוביל האווירי.

(ג) שהצד המועיד את המוביל האווירי מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (ביטחון התעופה) ובסעיף 9 (בטיחות התעופה) להסכם זה; וכן

ד) שהמוביל האווירי המיועד כשיר לעמוד בתנאים אחרים שנקבעו לפי החוקים והתקנות המוחלים בדרך כלל על הפעלת שירותי הובלה אווירית בינלאומית על-ידי הצד המקבל את ההועדה.

3. עם קבלת היתר ההפעלה לפי ס"ק 2, מוביל אווירי מיועד רשאי בכל עת להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים שלשמן יועד כך, ובלבד שהמוביל האווירי מציית להוראות בנות ההחלה של הסכם זה.

סעיף 4

שלילה, סירוב והגבלה של היתר הפעלה

1. לרשויות התעופה של כל צד תהיה הזכות לשלול את ההיתר הנזכר בסעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה ביחס למוביל אווירי מיועד של הצד האחר, ולשלול, להשעות או להטיל הגבלות על היתרי הפעלה כאמור, באופן זמני או קבוע:

א) במקרה שלא נחה דעתן כי הבעלות הממשית והשליטה בפועל נתונים בידי הצד המועיד את המוביל האווירי, או בידי אזרחי אותו צד או גם וגם או שמקום העסקים העיקרי של המוביל(ים) האווירי(ים) אינו נמצא בשטח הצד המועיד;

ב) במקרה שלא נחה דעתן כי הצד המועיד את המוביל האווירי מקיים ומממש שליטה רגולטורית בפועל במוביל האווירי;

ג) במקרה שהצד המועיד את המוביל האווירי אינו מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (ביטחון התעופה) ובסעיף 9 (בטיחות התעופה) להסכם זה;

ד) במקרה שהמוביל האווירי המיועד האמור אינו כשיר לעמוד בתנאים אחרים שנקבעו לפי החוקים והתקנות המוחלים בדרך כלל על הפעלת שירותי הובלה אווירית בינלאומית על-ידי הצד המקבל את ההועדה.

2. אם פעולה מיידית איננה חיונית למניעת הפרות של חוקים או תקנות הנזכרים לעיל, או אם הבטיחות או הביטחון אינם מחייבים פעולה בהתאם לסעיף 8 (ביטחון התעופה) ולסעיף 9 (בטיחות התעופה) להסכם זה, הזכויות המפורטות בס"ק 1 לסעיף זה ימומשו רק אחרי התייעצות בין רשויות התעופה בהתאם לסעיף 21 (התייעצויות) להסכם זה.

סעיף 5

החלת חוקים

1. החוקים והתקנות של צד אחד, המסדירים כניסה לשטחו ויציאה ממנו של כלי טיס העוסקים בשירותים אוויריים בינלאומיים, או הפעלה וניווט של כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטחו, יחולו על כלי טיס של המוביל האווירי של הצד האחר.

2. החוקים והתקנות של צד אחד, המתייחסים לכניסה לשטחו, לשהות בו או ליציאה ממנו של נוסעים, כבודה, צוות ומטען כולל דואר כגון אלה המתייחסים להגירה, מכס, מטבע, בריאות והסגר יחולו על נוסעים, כבודה, צוות, מטען ודואר המובלים בכלי טיס של המוביל האווירי של הצד האחר בעת שהותם בשטח האמור.

3. צד לא ייתן העדפה למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל אווירי של הצד האחר העוסק בהובלה אווירית בינלאומית דומה בעת החלת תקנות ההגירה, המכס, ההסגר ותקנות דומות אחרות שלו.

סעיף 6

מעבר ישיר

נוסעים, כבודה, מטען ודואר במעבר ישיר יהיו כפופים לביקורת ממושטת בלבד. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים ממכסים וממסים דומים אחרים.

סעיף 7

הכרה בתעודות וברישיונות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שהונפקו או קיבלו תוקף ע"י צד אחד ועודם בתוקף, יוכרו כתקפים ע"י הצד האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים, בתנאי שהדרישות שלפיהן התעודות והרישיונות האמורים הונפקו או קיבלו תוקף שוות לתקנים המינימליים העשויים להיקבע בהתאם לאמנה או עולות עליהן.

2. אם זכויות היתר או התנאים של הרישיונות או התעודות הנזכרים בס"ק 1 לעיל, שמנפיקות רשויות התעופה של צד אחד לכל אדם או מוביל אווירי מיועד או בזיקה לכלי טיס המשמש בהפעלת השירותים המוסכמים, מתירות חריגה מתקני המינימום שנקבעו לפי האמנה, והחריגה האמורה הוגשה לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO), הצד האחר רשאי לבקש התייעצויות בין רשויות התעופה במגמה להבהיר את הנוהג הנדון.

3. אולם כל צד שומר על הזכות לסרב להכיר למטרת טיסות מעל שטחו או נחיתה בשטחו, בתעודות כשירות ורישיונות שהוענקו לאזרחיו ע"י הצד האחר.

סעיף 8

בטיחות התעופה

1. כל צד רשאי לבקש בכל עת התייעצויות בנוגע לתקני הבטיחות בכל תחום המתייחסים לצויות אוויר, לכלי טיס או להפעלתם שאימץ הצד האחר. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך 30 (שלושים) ימים מאותה בקשה.

2. אם, בעקבות התייעצויות כאמור, מוצא צד אחד כי הצד האחר אינו מקיים ומנהל בפועל תקני בטיחות בכל תחום כאמור שהם שווים לפחות לתקני הבטיחות המינימליים שנקבעו בהתאם לאמנה באותה עת, הצד הראשון יודיע לצד האחר על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים נחוצים להתאמה לתקני מינימום אלה, והצד האחר ינקוט פעולה מתקנת מתאימה. אי נקיטת פעולה מתאימה ע"י הצד האחר בתוך 15 (חמישה עשר) ימים או פרק זמן ארוך יותר ככל שיוסכם, תהווה עילה להשעיית היתר הפעלה.

3. על אף ההתחייבות הנזכרת בסעיף 33 לאמנה מוסכם כי כל כלי טיס המופעל על-ידי, או בכפוף להסכם חכירה, מטעם המוביל האווירי של צד בשירותים אל שטח צד אחר או ממנו עשוי, בעודו בשטח הצד האחר, להיות כפוף לבדיקה על ידי הנציגים המוסמכים של הצד האחר, בכלי הטיס וסביבו כדי לבדוק הן את תוקפם של מסמכי כלי הטיס והן את אלה של אנשי הצוות שלו ואת מצבם הנראה של כלי הטיס וציודו (נקרא בסעיף זה "ביקורת כבש"), ובלבד שהדבר אינו מוביל לעיכוב בלתי סביר.

4. אם ביקורת כבש או סדרה של ביקורות כבש כאמור מולידות:

א. חששות משמעותיים כי כלי טיס או ההפעלה של כלי טיס אינם עומדים בתקני המינימום שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה; או

ב. חששות משמעותיים כי קיים מחסור בתחזוקה וניהול יעילים של תקני בטיחות שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה;

הצד העורך את הביקורת יהיה, לעניין סעיף 33 לאמנה, חופשי להגיע למסקנה שהדרישות לפיהן התעודה או הרישיונות ביחס לכלי טיס או ביחס לאנשי צוותו של כלי הטיס הונפקו או קיבלו תוקף, או שהדרישות לפיהן מופעל כלי הטיס, אינם שווים לתקני המינימום שנקבעו בהתאם לאמנה או עולים עליהם.

5. במקרה שגישה לצורך עריכת ביקורת כבש בכלי טיס המופעל על-ידי המוביל האווירי של צד, בהתאם לס"ק (3) לסעיף זה נדחת על-ידי נציג של אותו מוביל אווירי, הצד האחר יהיה חופשי להקיש כי מתעוררים חששות משמעותיים מהסוג הנזכר בס"ק (4) לסעיף זה ולהסיק את המסקנות הנזכרות באותו ס"ק.

6. כל צד שומר על הזכות להשעות או לשלול את היתר ההפעלה של מוביל אווירי של הצד האחר באופן מיידי במקרה שהצד הראשון הסיק, כתוצאה מביקורת כבש, סדרה של בדיקות כבש, מניעת גישה לביקורת כבש, התייעצות או סיבה אחרת, כי פעולה מיידיית היא חיונית לבטיחות פעולתו של מוביל אווירי.

7. כל פעולה של צד בהתאם לס"ק (2) או (6) לסעיף זה תופסק ברגע שהבסיס לנקיטת אותה פעולה יחדל להתקיים.

סעיף 9

ביטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים שבים ומאשרים כי מחויבותם זה לזה להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. בלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970, והאמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, והפרוטוקול המשלים בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכל אמנה או פרוטוקול אחרים הקשורים לביטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים מצייתים לו.

2. הצדדים יעניקו זה לזה לפי בקשה את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי תעופה ומתקני עזר לטיסה, ולטיפול בכל איום אחר על ביטחון התעופה האזרחית.

3. במסגרת קשריהם ההדדיים, הצדדים יפעלו בהתאם להוראות ביטחון התעופה שנקבעו על-ידי ICAO ויועדו כנספחים לאמנה; במידה שהוראות ביטחון כאמור הן בנות החלה על הצדדים, הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם העיקרי או משכנם הקבוע מצוי בשטחם, וממפעיליהם של נמלי תעופה שבשטחם, ינהגו בהתאם להוראות ביטחון התעופה כאמור. כל צד יודיע לצד האחר על כל הבדל בין התקנות והנהגים הלאומיים שלו לבין תקני ביטחון התעופה שבנספחים לאמנה. כל צד רשאי לבקש התייעצויות מיידיות עם הצד האחר בכל עת על מנת לדון בכל הבדל כאמור.

4. כל צד מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות ביטחון התעופה הנזכרות בס"ק 3 לעיל הנדרשות על-ידי הצד האחר לשם כניסה לשטח הצד האחר, יציאה ממנו או בעת השתייה בו. כל צד יבטיח כי בשטחו יוחלו בפועל אמצעים מתאימים כדי להגן על כלי הטיס ולערוך בדיקת שיקוף בטיחותית של נוסעים, אנשי צוות, כבודת יד, ולערוך בדיקות של הכבודה, המטען וציידת כלי הטיס לפני ובמהלך העלייה למטוס או הטעינה. כל צד מסכים גם לשקול בחיוב כל בקשה של הצד האחר לאמצעי ביטחון מיוחדים סבירים ולמטרה זו, רשויות התעופה של הצדדים יהיו רשאיות לעשות הסדרי יישום בטיחותיים.

5. כאשר מתרחשת 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 התעופה ומתקני העזר לטיסה, הצדדים יסייעו זה לזה על-ידי הקלה על תקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית כאמור.

6. כאשר יש לצד סיבה סבירה להאמין כי הצד האחר חרג מהוראות ביטחון התעופה של סעיף זה, הצד הראשון רשאי לבקש התייעצויות. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך חמישה עשר (15) ימים מקבלת בקשה כאמור ע"י צד. אי הגעה להסכם מניח את הדעת בתוך חמישה עשר (15) ימים מתחילת ההתייעצויות תהווה עילה לשלילה, מניעה, התלייה או הטלת תנאים על ההיתרים של המוביל האווירי המיועד ע"י הצד האחר. כאשר מצב חירום מצדיק זאת, או כדי למנוע את המשך אי הציות להוראות סעיף זה, הצד הראשון רשאי לנקוט פעולה זמנית בכל עת.

סעיף 10

היטלי משתמש

1. צד לא יטיל ולא יתיר להטיל על המובילים האוויריים המיועדים של הצד האחר היטלי משתמש גבוהים מאלה המוטלים על המובילים האוויריים שלו המפעילים שירותים אוויריים בינלאומיים דומים.

2. כל צד יעודד התייעצויות בדבר היטלי משתמש בין רשות הגבייה המוסמכת שלו לבין המובילים האוויריים המשתמשים בשירותים ובמתקנים המוצעים, בכל עת שמעשי באמצעות הארגונים המייצגים של מובילים אוויריים אלה. יש לתת למשתמשים כאמור הודעה סבירה על כל הצעה לשינוי בהיטלי המשתמש כדי לאפשר להם להביע את דעתם לפני עריכת שינויים. כל צד יעודד עוד את רשות הגבייה המוסמכת שלו ומשתמשים כאמור להחליף מידע מתאים בדבר חיובי משתמש.

סעיף 11

מכסים

1. על בסיס של הדדיות, כל צד יפטור במלוא המידה האפשרית לפי הדין הלאומי שלו את המוביל האווירי המיועד של הצד האחר ממכסים, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר היטלים ותשלומי חובה לאומיים שאינם מבוססים על עלות השירותים שניתנו עם ההגעה, על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית מתכלה, חלפים לרבות מנועים, ציוד רגיל לכלי טיס, כגון מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אוויריים, וכל דבר דפוס הנושא את סמל החברה המודפס עליו, וחומר פרסומי רגיל המופץ חינם על-ידי אותו מוביל אווירי מיועד המיועדים לשמש או המשמשים אך ורק בקשר להפעלה או לשירות של כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד האחר האמור המפעיל את השירותים המוסכמים.

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

(א) הוכנסו לשטח אחד הצדדים צד על-ידי המוביל האווירי המיועד של הצד האחר או מטעמו;

(ב) הוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד עם ההגעה לשטח הצד האחר או עד ליציאה ממנו; או

(ג) שהועלו לכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד בשטח הצד האחר והמיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;

בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם בתחום שטחו של הצד המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שהבעלות על פריטים כאמור איננה מועברת בשטח הצד האמור.

3. את הציוד המוטס הרגיל, וכן החומרים והאספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס המשמש את המוביל האווירי המיועד של צד, ניתן לפרוק בשטח הצד האחר רק באישור רשויות המכס של אותו צד. במקרה

האמור, ניתן לשים תחת פיקוח הרשויות האמורות עד מועד ייצואם מחדש או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

סעיף 12

עקרונות המסדירים את הפעלת השירותים המוסכמים

1. הקיבולת הכוללת שתסופק בשירותים המוסכמים על ידי המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים תוסכם או תאושר ע"י רשויות התעופה של הצדדים לפני תחילת הפעילות, ולאחר מכן בהתאם לדרישות התעבורה הצפויות.

2. למובילים האוויריים המיועדים של כל צד תהיה הזדמנות הוגנת ושווה לפעול בכל נתיב מוסכם בין שטחי הצדדים.

3. כל צד יבטיח כי תינתן גישה נייטרלית ובלתי מפלה למתקני נמלי תעופה ולכל השירותים הנלווים למובילים האוויריים של הצד האחר, לרבות הקצאה בלתי מפלה של מערכת שיבוץ הטיסות.

4. הצדדים יהיו זכאים לגישה בלתי-מפלה לנתיבי אוויר בעת הפעלת שירותים מוסכמים בין שטחיהם. במקרה שגישה כאמור נמנעת על ידי הצדדים או על ידי צד שלישי השולט בנתיב האווירי הנוגע בדבר, הצדדים שומרים על הזכות להטיל תנאים בהיתר ההפעלה המתאים אשר יבטיחו גישה בלתי-מפלה לנתיבי אוויר בעת הפעלת שירותים מוסכמים בין שטחיהם.

סעיף 13

תעריפים

1. התעריפים ביחס לשירותים אוויריים בינלאומיים המופעלים משטחו של צד ואילו ייקבעו ע"י המוביל האווירי המיועד ברמות סבירות, תוך התחשבות נאותה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, כולל עלות הפעלה, רווח סביר ותעריפים של מובילים אוויריים אחרים.

2. כל צד רשאי לדרוש הודעות על או הגשה של תעריפים שנקבעו לפי ס"ק 1 לעיל ע"י המובילים האוויריים המיועדים של הצד האחר.

4. לכל צד תהיה הזכות להתערב כדי:

(א) למנוע מחירים או נהגים מפלים במידה בלתי סבירה;

(ב) להגן על צרכנים מפני מחירים גבוהים באופן בלתי סביר או מגבילים בגלל ניצול לרעה של עמדת שליטה; וכן

(ג) להגן על מובילים אוויריים מפני מחירים נמוכים באופן מלאכותי.

סעיף 14

המרת מטבע והעברת הכנסות

1. כל צד יתיר למוביל אווירי של הצד האחר להמיר ולהעביר לחו"ל, לפי דרישה, את כל ההכנסות המקומיות ממכירת שירותי הובלה אווירית העולים על סכומים להוצאות מקומיות, כאשר ההמרה וההעברה מותרות במהרה לפי שער החליפין החל בתאריך הבקשה להמרה והעברה.

2. המרה והעברה של הכנסות כאמור יותרו בהתאם לחוקים ולתקנות בני ההחלה ואין כפופות לכל היטל מינהלי או היטל שער חליפין, להוציא אלה שבנקים גובים בדרך כלל לצורך ביצוע המרה והעברה כזו.

סעיף 15

מכירה ושיווק של שירותי הובלה אווירית

1. כל צד יעניק למוביל האווירי של הצד האחר את הזכות למכור ולשווק שירותים אוויריים בינלאומיים בשטחו ישירות או באמצעות סוכנים או מתווכים אחרים לבחירתו של המוביל האווירי, לרבות הזכות להקים משרדים, הן מקוונים והן לא מקוונים.

2. המוביל האווירי המיועד של צד אחד יורשה, על בסיס הדדיות, להכניס ולהחזיק בשטח הצד האחר נציגים ואנשי צוות מסחרי, מבצעי וטכני כנדרש בקשר להפעלת השירותים המוסכמים.

3. את הדרישות הללו לאנשי צוות ניתן למלא, לשיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד של צד אחד, על ידי אנשי הצוות שלו או על ידי שימוש בשירותי כל ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים הפועלים בשטח הצד האחר ומורשים לבצע שירותים כאמור למען מובילים אוויריים אחרים.

4. הנציגים ואנשי הצוות יהיו כפופים לחוקים ולתקנות שבתוקף של הצד האחר, ובהתאם לחוקים ותקנות כאמור:

(א) כל צד, על בסיס של הדדיות ותוך עיכוב מזערי, יעניק את היתרי ההעסקה, אשרות המבקרים או מסמכים דרושים דומים אחרים לנציגים ולאנשי הצוות הנזכרים בס"ק 3 לסעיף זה; וכן

(ב) שני הצדדים יקדמו ויזרזו את הדרישה להיתרי העסקה עבור עובדים הממלאים תפקידים זמניים מסוימים למשך לא יותר מתשעים (90) ימים.

סעיף 16

הסדרי שיתוף קודים/הסדרים שיתופיים

1) בהפעילו או בהציעו את השירותים המאושרים בנתיבים המוסכמים, כל מוביל אווירי מיועד של צד אחד רשאי להתקשר בהסדרי שיווק משותפים כגון הסדרים של "blocked space" או הסדרי שיתוף קודים, עם:

(א) מוביל אווירי או מובילים אוויריים של צד;

(ב) מוביל אווירי או מובילים אוויריים של צד שלישי.

2) ההוראה הנ"ל כפופה לתנאים שכל המובילים האוויריים בהסדרים כאמור:

(א) מחזיקים בהיתר המתאים.

(ב) עומדים בדרישות החלות בדרך כלל על הסדרים כאמור.

(ג) ביחס לכל כרטיס שנמכר, מודיעים לרוכש בנקודת המכירה איזה מוביל אווירי יפעיל כל קטע של השירות.

סעיף 17

חכירה

1. צד רשאי למנוע שימוש בכלי טיס חכורים בשירותים מוסכמים לפי הסכם זה אשר אינם תואמים את סעיפים 8 (בטיחות התעופה) ו-9 (ביטחון התעופה) להסכם זה.

2. בכפוף לס"ק 1 לעיל, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד רשאים לספק שירותים במסגרת הסכם זה על-ידי:

- א. שימוש בכלי טיס בחכירה יבשה החכור מכל חברה כולל מובילים אוויריים.
 - ב. שימוש בכלי טיס בחכירה רטובה החכור ממובילים אוויריים של אותו צד.
 - ג. שימוש בכלי טיס בחכירה רטובה החכור ממובילים אוויריים של הצד האחר.
 - ד. שימוש בכלי טיס בחכירה רטובה החכור ממובילים אוויריים של מדינות שלישיות.
- ובלבד שכל המובילים האוויריים המשתתפים בהסדרים המפורטים ב-(ב), (ג) ו-(ד) לעיל, מחזיקים בהיתר המתאים ועומדים בדרישות החלות בדרך כלל על הסדרים אלה.

סעיף 18

אספקת סטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל צד יספקו או יגרמו למובילים האוויריים המיועדים שלהן לספק לרשויות התעופה של הצד האחר, לפי בקשתן, הצהרות תקופתיות או אחרות על סטטיסטיקה ככל שיידרש באופן סביר למטרות בחינת הקיבולת המסופקת בשירותים המוסכמים שמפעיל המוביל האווירי המיועד של הצד הראשון.

סעיף 19

הגשת לוחות זמנים

1. המוביל האווירי המיועד של כל צד יגיש את לוחות הטיסות החזויים שלו לאישור רשויות התעופה של הצד האחר לפחות שלושים (30) ימים לפני הפעלת השירותים המוסכמים. אותו נוהל יחול על כל שינוי בהם.
2. לטיסות משלימות שהמוביל האווירי המיועד של צד אחד מעוניין להפעיל בשירותים המוסכמים מחוץ ללוחות הזמנים המאושרים, אותו מוביל אווירי חייב לבקש אישור מראש מרשות התעופה של הצד האחר. בקשות כאמור יוגשו בדרך כלל לפחות ארבעה (4) ימי עבודה לפני הפעלת טיסות כאמור.

סעיף 20

הגנה על הסביבה

הצדדים תומכים בצורך להגן על הסביבה ע"י קידום הפיתוח בר הקיימא של התעופה. הצדדים מסכימים, ביחס לפעולות בין שטחיהם, לציית לתקנים ולנהגים המומלצים (SARPs) של ICAO בנספח 16 ולמדיניות ולהנחיה הקיימות של ICAO בדבר ההגנה על הסביבה.

סעיף 21

התייעצויות

1. כל צד רשאי בכל עת לבקש התייעצות בנושא הפרשנות, ההחלה, היישום או התיקון של הסכם זה או הציות לו.
2. התייעצויות כאמור, היכולות להתנהל בדיונים או בתכתובת, יתחילו בתוך פרק זמן של 60 (שישים) ימים מתאריך שבו קיבל הצד האחר את הבקשה בכתב, אלא אם כן הסכימו הצדדים אחרת.

סעיף 22

יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת כלשהי בין הצדדים בעניין פרשנותו או החלתו של הסכם זה, הצדדים ישתדלו תחילה ליישב את המחלוקת ביניהם במשא-ומתן בין רשויות התעופה של שני הצדדים.
2. לא עלה בידי רשויות התעופה האמורות להגיע להסדר במשא-ומתן, הצדדים ישתדלו ליישב את המחלוקת בצינורות הדיפלומטיים.
3. לא עלה בידי הצדדים להגיע להסדר בהתאם לס"ק (1) ו-(2) לעיל, צד רשאי להביא את המחלוקת בפני בית דין לבוררות של שלושה בוררים, אחד שימונה ע"י כל צד ובורר שלישי שישמש כיו"ר בית הדין, בהסכמת שני הצדדים, ובלבד שבורר כאמור לא יהיה אזרח מדינתו של צד ויהיה אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים במועד המינוי.
- כל צד ימנה את הבורר שלו בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלת הודעה, בערוצים דיפלומטיים, על בוררות. היו"ר ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) ימים אחרי מינוי שני הבוררים ע"י הצדדים.
- לא עלה בידי צד למנות את הבורר שלו בתוך התקופה שנקבעה, או במקרה שהצדדים אינם מסכימים על בחירת היו"ר בתוך התקופה הנזכרת, כל צד רשאי לבקש מנשיא מועצת ICAO למנות את היו"ר או את הבורר שייצג את הצד שכשל, לפי המקרה.
4. במקרה של היעדרות או אי-כשירות של נשיא ICAO, סגן-הנשיא או חבר בכיר של מועצת ICAO, שאינו אזרח של צד, ויהיה אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים במועד המינוי, לפי המקרה, יחליף את נשיא ICAO במילוי חובותיו כבורר, כנזכר בס"ק (3) לסעיף זה.
5. בית הדין לבוררות יקבע את סדרי הנוהל שלו ואת מקום הבוררות בכפוף להוראות המוסכמות בין הצדדים.
6. החלטות בית הדין לבוררות יתקבלו ע"י רוב של הבוררים והיו מנומקות. החלטות בית הדין לבוררות יהיו סופיות ומחייבות את הצדדים למחלוקת.
7. אם צד או המובילים האוויריים המיועדים של צד אינם מצייתים להחלטה המתוארת בס"ק (6) לסעיף זה, הצד המתקשר האחר רשאי להגביל, להשעות או לשלול כל זכות או זכות יתר שהעניק מכוח הסכם זה לצד המשתמט.
8. כל צד יישא בהוצאות הבורר שלו. הוצאות היו"ר, כולל שכרו וכל הוצאה שנגרמה ל-ICAO בזיקה למינוי היו"ר ו/או הבורר של הצד המשתמט כנזכר בס"ק (3) לסעיף זה, יתחלקו באופן שווה בין הצדדים.
9. עד ההגשה לבוררות ולאחר מכן עד שבית הדין לבוררות יפרסם את החלטתו הסופית, הצדדים, להוציא במקרה של סיום, ימשיכו למלא את כל התחייבויותיהם לפי הסכם זה בלי לפגוע בהסדר הסופי בהתאם לפסיקה האמורה.

סעיף 23

תיקונים

1. ניתן לתקן הסכם זה בהסכמה הדדית של הצדדים.
2. כל תיקון בהסכם זה, להוציא תיקונים בנספח, יכנס לתוקף בהתאם לנהלים המפורטים בסעיף 27 להסכם זה.

3. כל תיקון לנספח ניתן לעשות בהסכמה בכתב בין רשויות התעופה של הצדדים.

סעיף 24

הסכמים רב-צדדיים

אם הסכם רב-צדדי העוסקים בהובלה אווירית ייכנס לתוקף ביחס לשני הצדדים, ההסכם הנוכחי יתוקן באופן שיתאים להוראות אותו הסכם הרב-צדדי.

סעיף 25

סיום

כל צד רשאי בכל עת למסור לצד האחר הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת ל-ICAO. הסכם זה יבוא לידי סיום בחצות, זמן מקומי של הצד שקיבל הודעה מיד אחרי שנים עשר (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד האחר, אלא אם כן ההודעה נמשכת בהסכמה לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור קבלה מאת הצד האחר, תיחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על-ידי ICAO.

סעיף 26

רישום ב-ICAO

הסכם זה וכל תיקון בו יירשמו עם חתימתם אצל ICAO ע"י הצד שבשטחו נחתם ההסכם, או כמוסכם ע"י הצדדים.

סעיף 27

כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך קבלת האגרת הדיפלומטית השנייה המציינת כי כל הנהלים הפנימיים הדרושים הושלמו על-ידי שני הצדדים.

לראיה, מיופי הכוח החתומים מטה, שהוסמכו לכך כדין איש ע"י ממשלתו, חתמו על ההסכם הנוכחי.

נעשה ב _____ ביום _____ ב (חודש) _____ התשפ"א, שהוא יום _____ ב (חודש) _____ בשנת (2020) ב(הלוח הגרגוריאני) בשני עותקי מקור כל אחד שפות ערבית, עברית ואנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה.

במקרה של הבדלי פרשנות, הנוסח האנגלי יגבר.

בשם ממשלת מדינת ישראל בשם ממשלת ממלכת בחרין

נספח

לוח נתיבים

מובילים אוויריים של כל צד המיועדים לפי הסכם זה יהיו רשאים לספק הובלה אווירית בין נקודות בנתיבים הבאים:

א. נתיבים שיופעלו ע"י המוביל(ים) האווירי(ים) המיועדים של מדינת ישראל:

מכל נקודה או נקודות בישראל דרך כל נקודת ביניים לכל נקודה או נקודות בממלכת בחרין וכל נקודה או נקודות שמעבר;

ב. נתיבים שיופעלו ע"י המוביל(ים) האווירי(ים) המיועדים של ממלכת בחרין:

מכל נקודה או נקודות בממלכת בחרין דרך כל נקודת ביניים לכל נקודה או נקודות בישראל וכל נקודה או נקודות שמעבר.

הערות:

ניתן לבטל נקודות ביניים ונקודות שמעבר בכל קטע.

זכות המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד להפעיל טיסות להובלת נוסעים, כבודה, מטען ודואר בין נקודות בשטח הצד האחר ונקודות בשטח מדינות שלישיות (זכויות תעבורה לפי החופש ה-5) תהיה כפופה להסכם נפרד בין רשויות התעופה של הצדדים.

Attachment (C)

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN
AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL**

PREAMBLE

The Government of the Kingdom of Bahrain and the Government of the State of Israel hereinafter referred to as the "Parties";

Further to the Joint Communiqué on the Establishment of Diplomatic, Peaceful and Friendly Relations between the State of Israel and the Kingdom of Bahrain, signed in Manama on 18 October 2020, and in particular Paragraph 4 thereof;

Determined to ensure lasting peace, stability, security and prosperity for both their States;

Reaffirming the importance of ensuring regular direct flights between the State of Israel and the Kingdom of Bahrain, for passengers and cargo, as an essential means for creating and fostering friendship, understanding, economic relations and co-operation between the people of the two States;

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

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

"Aeronautical Authority" means in the case of the Government of the Kingdom of Bahrain : the Ministry of Transportation and Telecommunication represented by Civil Aviation Affairs and in the case of the Government of the State of Israel, the Ministry of Transport and Road Safety represented by the Civil Aviation Authority, or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;

"Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of the State of Israel and the Kingdom of Bahrain for the transport of passengers, baggage and Cargo, separately or in combination;

"Agreement" means this Agreement, its Annexes drawn up in application thereof which are considered an integral part thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annexes;

"Aircraft Equipment", "Stores" and "Spare Parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

"Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

"Airway" has the meaning assigned to it in Annex 2 of the Convention.

"Annex" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement;

"Cargo" includes mail;

"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) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

Attachment (C)

"Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

"Principal Place of Business" means the head office or registered office of an airline in the Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;

"Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

"Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

"User Charges" means any charges or demand of payments made to airlines by the competent authorities or airport operators or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule of the Annex.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline (s) designated by each Party shall enjoy, while operating international air services, the following rights:
 - a) the right to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b) The right to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purpose;
 - c) The right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule of the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo or mail separately or in combination;
3. 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 2 a) and b) of this Article.

Attachment (C)

4. Nothing in paragraph 2 shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - a) Substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both and / or the main principle place of business of the Airline is located in the party of designation.
 - b) the Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of the airline.
 - c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security) of this Agreement; and
 - d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport 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

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The Aeronautical Authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

Attachment (C)

- a) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both or the main principle place of business of the Airline (s) is not located in the party of designation;
 - b) in the event that they are not satisfied that the Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of the airline.
 - c) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security) of this Agreement;
 - d) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringements of laws and regulations referred to above, or unless safety or security requires action in accordance with Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security) of this Agreement, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultation between the aeronautical authorities in conformity with Article 21 (Consultations) of this Agreement.

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one 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 airline of the other Party.
2. The laws and regulations of one 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 Party while they are within the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or 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.

ARTICLE 6

Direct Transit

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 7

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the 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 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 Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each 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 Party.

ARTICLE 8

Aviation Safety

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

Attachment (C)

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within 15 (fifteen) days or such longer period as may be agreed shall be grounds to suspend operating authorization.
3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease agreement, on behalf of the airline(s) of one Party on services to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a. Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - b. Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention:

The Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of aircraft operated by the airline of one Party in accordance with Paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in Paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or revoke the operating authorization of an airline of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action taken by one Party in accordance with Paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. The 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 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 Parties, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each 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 Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures and for this purpose the Aeronautical Authorities of the Parties will be entitled to conclude implementing security arrangements.

Attachment (C)

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 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 Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either 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 designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 10

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 11

Customs Duties

1. Each Party shall, on the basis of reciprocity, exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible, under its national law, from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare

Attachment (C)

parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:
 - a) Introduced into the territory of the one Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
 - b) Retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
 - c) Taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other 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 Party granting the exemption, provided that the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

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

ARTICLE 12

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be agreed between or approved by, the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.
2. The designated airline or airlines of each Party shall have a fair and equal opportunity to operate on any agreed route between the territories of the Parties.
3. Each Party shall ensure that neutral and non-discriminatory access to airport facilities and

Attachment (C)

all related services is granted to the airlines of the other Contracting Party, including non-discriminatory slot allocation.

4. The Parties shall be entitled to non-discriminatory access to airways while operating Agreed Services between their respective territories. In the event such access is withheld by the Parties or by a third party which controls the relevant airway, the Parties reserve the right to impose conditions in the appropriate operating authorization which shall ensure non-discriminatory access to airways while operating Agreed Services between their respective territories.

ARTICLE 13

Tariffs

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from the territory of either Party shall be established by the designated airlines 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 party may require notifications or filing of tariffs established under paragraph 1 above by the designated airlines of the other Party.
3. Each 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.

ARTICLE 14

Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline 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.

Attachment (C)

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.

ARTICLE 15

Sale and Marketing of Air Transport Services

1. Each Party shall accord the airline 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. The designated airline of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline 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.
4. 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 16

Code Sharing/Cooperative Arrangements

- 1) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-share arrangements, with:
 - a) an airline or airlines of either Party;

Attachment (C)

- b) an airline or airlines of a third Party.
- 2) The above provision is subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
 - a) hold the appropriate authority.
 - b) meet the requirements normally applied to such arrangements.
 - c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

ARTICLE 17

Leasing

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this agreement which do not comply with Articles 8 (Aviation Safety) and 9 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Party may provide services under this agreement by:
 - a. Using aircraft dry leased from any company including airlines.
 - b. Using aircraft wet – leased from airlines of the same Party.
 - c. Using aircraft wet – leased from airlines of the other Party.
 - d. Using aircraft wet – leased from airlines of third countries,

provided that all airlines participating in the arrangements listed in b), c) and d) above, hold the appropriate authorization and meet the requirements normally applied to those arrangements.

ARTICLE 18

Provision of Statistics

The Aeronautical Authorities of each Party shall provide or cause its designated airline to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airline of the first Party.

ARTICLE 19

Submission of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 20

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 21

Consultations

1. Either Party may at any time request consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 22

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between the Aeronautical Authorities of both Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the parties shall endeavor to settle the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third arbitrator who shall act as the Chairman of the tribunal, to be agreed upon by the two Parties, provided that such arbitrator shall not be a national of either Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Parties at the time of appointment.

Each Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through diplomatic channels, of a notice of arbitration. The Chairman shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the two arbitrators by the Parties.

If a Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the Parties fail to agree on the Chairman within the mentioned period, each Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the Chairman or the arbitrator representing the Party in default, as the case may require.
4. In case of absence or incompetence of the President of ICAO, The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Parties, and shall be a national of a state having diplomatic relations with each of the 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.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Parties.
6. Decisions of the arbitral tribunal shall be made by a majority of the arbitrators and shall be reasoned. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties to the dispute.

Attachment (C)

7. If either Party or the designated airline of either Party fails to comply with the decision given under paragraph (6) of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Party in default.
8. Each Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the chairman, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the chairman and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Parties.
9. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the 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 23

Amendments

1. This Agreement can be amended by mutual consent of the Parties.
2. Any amendment of this Agreement excluding amendments of the Annex shall come into force in accordance with the procedures set forth in Article 27 of this Agreement.
3. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties.

ARTICLE 24

Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform to the provisions of that multilateral agreement.

ARTICLE 25

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately after twelve (12) months the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 26

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

ARTICLE 27

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

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

Done at, on the day of (month)577 (which corresponds to the day of the month of of the year (2020) in the Gregorian calendar) in 2 authentic copies in the Arabic, Hebrew and English languages, all texts being equally authentic.

Attachment (C)

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

**For the Government of
the Kingdom of Bahrain**

**For the Government of
the State of Israel**

Attachment (C)

Annex

Route schedules

Airlines of each Party designated under this Agreement shall be entitled to provide air transportation between points on the following routes:

A. Routes to be operated by the designated airline (s) of Israel:

From any point or points in Israel via any intermediate point to any point or points in the Kingdom of Bahrain and any point or points beyond.

B. Routes to be operated by the designated airline (s) of the Kingdom of Bahrain

From any point or points in Bahrain via any intermediate point or points to any point or points in Israel and any point or points beyond.

Notes:

Intermediate points and points beyond may be omitted on any section.

The right of the designated airline of one Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other 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 Parties.