

אישור כינון קשרי תעופה סדירים בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת איחוד

האמירויות הערביות

הצעה להחלטה

מחליטים :

- א. לאשר כינון קשרי תעופה סדירים בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת איחוד האמירויות הערביות.
- ב. לאשר לגורמים המוסמכים להפעיל את סמכותם כנדרש לשם כינון קשרי התעופה הסדירים, בכפוף לכל דין.
- ג. להסמיק את שרת התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – שרת התחבורה), או מי מטעמה, להודיע לרשות התעופה של איחוד האמירויות הערביות על השלמת ההליכים הפנימיים הנדרשים בישראל לשם כינון קשרי התעופה הסדירים בין המדינות.
- ד. קשרי התעופה הסדירים יכוננו בהתבסס על העקרונות הכלולים לעניין זה בהסכם התעופה בדבר שירותים אוויריים, שנחתם בחתימה מלאה ביום 20.10.2020 בתל אביב (להלן – ההסכם), המצ"ב. פעולות אלה לא יהוו יישום זמני של הוראות ההסכם לפי סעיף 25 לאמנת וינה לדיניי אמנות 1969.
- ה. שרת התחבורה תפעל לקידום אשרור ההסכם בהתאם להליך הקבוע בסעיף 10 לתקנון לעבודת הממשלה.

דברי הסבר

רקע כללי, נתונים כלכליים והשפעה על משק המדינה

משרד התחבורה מעוניין לכונן קשרי תעופה סדירים עם איחוד האמירויות הערביות 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 בהסכם שירותי אוויר שנחתם בחתימה מלאה ביום 20.10.2020 בתל אביב. הסכם התעופה עוסק 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 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 אוויר, 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 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 ואיחוד האמירויות הערביות יהיו רשאים להפעיל טיסות סדירות בין כל נקודה באמירויות לכל נקודה בישראל ולכל נקודה שמעבר, ולהיפך.

טו. ההסכם טעון אשרור הממשלה והוא יכנס לתוקפו בתאריך קבלת האיגרת הדיפלומטית השנייה המעידה כי כל הנהלים הפנימיים הדרושים מולאו ע"י שני הצדדים (סעיף 25 להסכם).

עד לסיום הליכי האשרור 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, לכוון קשרי תעופה סדירים, באופן המבוסס על העקרונות המופיעים בהסכם, באופן הדדי, 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 היועצים המשפטיים של המשרדים יוזמי 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' בכסלו התשפ"א
25 בנובמבר 2020



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת היועצת המשפטית

חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה

נושא הצעת ההחלטה

אישור כינון קשרי תעופה סדירים בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת איחוד האמירויות הערביות, בהתבסס על העקרונות הכלולים לעניין זה בהסכם התעופה בדבר שירותים אוויריים שנחתם בחתימה מלאה ביום 20.10.2020, בתל אביב (להלן – ההסכם).

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

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטיה המשפטיים

מטרת ההסכם הינה להסדיר את התעופה בין שתי המדינות, על מנת לאפשר את פיתוח ההובלה האווירית, ולקדם את הצמיחה הכלכלית והמסחרית של שתי המדינות. וזאת בהמשך להסכם אברהם לשלום שנערך בין המדינות ביום 15 לספטמבר 2020.

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 שהשר העומד בראשו מגיש את ההצעה

אני סומכת ידי על ההצעה מן הבחינה המשפטית.


מלי סיטון, עו"ד
היועצת המשפטית
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

הסכם בין ממשלת איחוד האמירויות הערביות וממשלת מדינת ישראל בדבר שירותים אוויריים
בין שטחיהן ומעבר להם

מפתח הסעיפים

הגדרות סעיף 1

הענקת זכויות סעיף 2

הועדה והרשאה סעיף 3

סירוב, שלילה, והגבלה של היתר הפעלה סעיף 4

עקרונות המסדירים הפעלת שירותים מוסכמים סעיף 5

מכסים והיטלים אחרים סעיף 6

החלת חוקים ותקנות לאומיים סעיף 7

שיתוף קודים סעיף 8

תעודות כושר אווירי ותעודות כשירות סעיף 9

בטיחות התעופה סעיף 10

היטלי משתמש סעיף 11

ביטחון התעופה סעיף 12

פעילויות מסחריות סעיף 13

חכירה סעיף 14

העברת כספים סעיף 15

אישור לוחות זמנים סעיף 16

תעריפים סעיף 17

חילופי מידע סעיף 18

התייעצות סעיף 19

יישוב מחלוקות סעיף 20

תיקון ההסכם סעיף 21

הסכמים רב-צדדיים סעיף 22

רישום ב- ICAO סעיף 23

סיום סעיף 24

כניסה לתוקף סעיף 25

לוח נתיבים נספח

מבוא

ממשלת מדינת ישראל וממשלת איחוד האמירויות הערביות (להלן: "הצדדים המתקשרים"), בהמשך לחוזה השלום, היחסים הדיפלומטיים והנורמליזציה המלאה בין איחוד האמירויות הערביות ומדינת ישראל בווינגטון הבירה ב-15 בספטמבר 2020 (להלן: "חוזה השלום"), ובעיקר סעיף 5 שלו;

בהיזכרן בעקרונות המוסכמים לשיתוף פעולה בתחום התעופה האזרחית שצורפו כנספח לחוזה השלום, ובאשרם מחדש את החשיבות של הבטחת טיסות ישירות סדירות בין ישראל לאיחוד האמירויות הערביות, לנוסעים ולמטענים, כאמצעי חיוני ליצירה ולטיפוח של ידידות, הבנה, יחסים כלכליים ושיתוף פעולה בין עמי שתי המדינות;

בנחישותן להבטיח שלום, יציבות, ביטחון ושגשוג בני קיימא לשתי מדינותיהם ולפתח ולחזק את כלכלותיהן הדינמיות והחדשניות;

בשאיפתן לעשות הסכם בהתאם להוראות האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, למטרות הכינון וההפעלה של שירותים אוויריים בין שטחיהן ומעבר להן;

בשאיפתן לקדם את הרחבת ההזדמנויות להובלה אווירית בינלאומית;

הסכימו לאמור:

סעיף 1 - הגדרות

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

"רשויות תעופה" פירושו, במקרה של ממשלת איחוד האמירויות הערביות, הרשות הכללית לתעופה אזרחית ובמקרה של ממשלת מדינת ישראל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים באמצעות רשות התעופה האזרחית, או בשני המקרים, כל רשות או אדם אחרים המוסמכים לבצע כל תפקיד שהסכם זה מתייחס אליו;

"שירותים מוסכמים" פירושו שירותים אוויריים בינלאומיים סדירים בין השטחים של איחוד האמירויות הערביות ומדינת ישראל ומחוצה להן להובלת נוסעים, כבודה ומטען, בנפרד או בכל שילוב;

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

"ציוד כללי טיס", "צידה" 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;

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

"נספח" יכול לומר את לוח הנתיבים המצורף כנספח להסכם וכל סעיף או הערה המופיעים בנספח כאמור וכל שינוי שנעשה בו בהתאם להוראות סעיף 21 להסכם זה;

"מטען" כולל דואר;

"אמנה" פירושו 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;

"היתר הפעלה" פירושו היתר שמעניקה רשות הרישוי המוסמכת אצל צד המתקשר למיזם, המתיר לו לספק שירותים אוויריים כמפורט בהיתר ההפעלה בהתאם לחוקים והתקנות הלאומיים הנוגעים בדבר;

"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;

"מיזם" פירושו מיזם שעסקים כוללים הובלה באוויר של נוסעים, מטען ודואר בשכירות או בגמול;

"היטלי משתמש" פירושו כל היטל או דרישה לתשלום המוטל על מובילים אוויריים על-ידי רשויות מוסמכות או מפעילי נמלי תעופה או המאושרים על ידם, 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 המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה כדי לאפשר למובילים האוויריים המיועדים שלו לכוון ולהפעיל שירותים מוסכמים.

2. המובילים האוויריים המיועדים של כל צד ייהנו מהזכויות הבאות:

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

(ב) לערוך עצירות בשטח הצד המתקשר האחר שלא למטרות מסחריות;

(ג) 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 בעת הפעלת השירותים המוסכמים.

3. נוסף, המוביל(ים) האווירי(ים) של כל צד מתקשר, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3, ייהנו גם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 (א) ו-2 (ב) לסעיף זה.

4. אין בסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל אווירי של צד מתקשר את הזכויות להעלות, בשטח הצד האחר, נוסעים, כבודה ומטען, המובילים תמורת גמול או בשכירות והמיועדים לנקודה אחרת בשטח אותו צד מתקשר אחר.

5. אם כתוצאה מנסיבות מיוחדות וחריגות מוביל אווירי מיועד של צד מתקשר אחד אינו מסוגל להפעיל שירות בנתיב הרגיל שלו, הצד המתקשר האחר יעשה כמיטב מאמציו כדי להקל על המשך הפעולה של שירות זה באמצעות סידור מחדש זמני מתאים של הנתיבים בהחלטה משותפת של הצדדים המתקשרים.

סעיף 3 - הועדה והרשאה

1. לרשויות התעופה של כל צד תהיה הזכות להועיד מוביל אווירי אחד או יותר לשם הפעלת השירותים המוסכמים ולבטל או לשנות הועדות כאמור. הועדות כאמור של כל מוביל אווירי כאמור או להחליף מוביל אווירי אחר באחד שכבר יועד. בהועדה כאמור ניתן לפרט את היקף ההרשאה שניתנה לכל מוביל אווירי ביחס להפעלת השירותים המוסכמים. הועדות וכל שינוי בהן ייעשו בכתב על-ידי רשות התעופה של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי לרשות התעופה של הצד המתקשר האחר.

2. עם קבלת הודעה על הועדה, החלפה או תיקון שלה, ולפי בקשה של המוביל האווירי המיועד בצורה ובאופן הקבועים, הצד המתקשר האחר יעניק את היתרי ההפעלה המתאימים בתוך עיכוב נוחלי מזער, ובלבד:

(א) שהצד המועיד את המוביל האווירי מממש ומקיים שליטה רגולטורית בפועל על המוביל האווירי המיועד; וכן

(ב) שהבעלות הממשית והשליטה בפועל נתונים בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי, אזורחיו של אותו צד מתקשר או גם וגם; וכן

(ג) הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי מציית להוראות המפורטות בסעיף 10 ובסעיף 12 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 המתקשר המקבל את ההועדה, בהתאם להוראות אמנה זו.

3. מוביל אווירי, משיועד והוסמך לכך, רשאי להתחיל בהפעלת השירותים המוסכמים, כולם או חלקם, ובלבד שנקבע לוח זמנים בהתאם לסעיף 16 להסכם זה ביחס לשירותים כאמור.

סעיף 4 – סירוב, שלילה, והגבלה של היתר הפעלה

1. לרשויות התעופה של כל צד מתקשר, ביחס למוביל אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר, יש זכות לסרב להעניק היתר הפעלה או לשלול, להשעות או להטיל הגבלות על היתרי הפעלה כאמור, באופן זמני או קבוע:

(א) במקרה שהשליטה הרגולטורית בפועל במוביל האווירי המיועד איננה מקוימת וממומשת בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי; או

(ב) במקרה שלא נחה דעתה כי הבעלות הממשית והשליטה בפועל נתונים בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי או בידי אזורחיו של אותו צד מתקשר; או

(ג) במקרה שהצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי אינו מציית להוראות המפורטות בסעיף 10 ובסעיף 12 להסכם זה; או

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

(ה) במקרה שהצד המתקשר האחר אינו מציית להחלטה או לקביעה כלשהן הנצמחות מהחלטת סעיף 20 להסכם זה.

2. אם שלילה מיידית, השעיה מיידית או הטלה מיידית של התנאים הנזכרים (ב-ג) ו-ד) לס"ק 1 לסעיף זה אינן חיוניות למניעת הפרות נוספות של חוקים או תקנות, זכות כאמור תמומש רק אחרי התייעצות עם רשת התעופה של הצד המתקשר האחר, בהתאם להוראות סעיף 19.
3. במקרה של פעולה של צד מתקשר אחד לפי סעיף זה, זכויות הצד המתקשר האחר לפי סעיף 20 לא ייפגעו.

סעיף 5 - עקרונות המסדירים הפעלת שירותים מוסכמים

1. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יסכימו על הקצאת התדירות שיינתנו בשירותים המוסכמים ע"י המובילים המיועדים של הצדדים המתקשרים לפני תחילת הפעילות. רשויות אלה ייפגשו מעת לעת כדי לדון בהגדלת התדירות ולהסכים עליה. אם לא הושג הסכם, התדירויות המוסכמות הקיימות יישארו במקומן.
2. כל צד מתקשר ינקוט את כל הפעולות המתאימות שבסמכות השיפוט שלו כדי לבטל כל צורה של אפליה ונוהג אנטי-תחרותי או חמסני במימוש הזכויות וההקצאות המפורטות בהסכם זה.
3. כל צד מתקשר יבטיח כי תינתן גישה נייטרלית ובלתי מפלה למתקני נמלי תעופה ולכל השירותים הנלווים למובילים האוויריים של הצד המתקשר האחר, לרבות הקצאה בלתי מפלה במערכת שיבוץ הטיסות.
4. הצדדים המתקשרים יהיו זכאים לגישה בלתי-מפלה לנתיבי אוויר בעת הפעלת שירותים מוסכמים בין שטחיהם. במקרה שגישה כאמור נמנעת, הצדדים המתקשרים שומרים על הזכות להטיל תנאים סבירים ושוויוניים בהיתר ההפעלה המתאים אשר יבטיחו גישה בלתי-מפלה לנתיבי אוויר בעת הפעלת שירותים מוסכמים בין שטחיהם.

סעיף 6 – מכסים והיטלים אחרים

1. על בסיס של הדדיות, כל צד מתקשר יפטור במלוא המידה האפשרית לפי הדין הלאומי שלו את המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר ממכסים, אגרות בדיקה ושאר היטלים ותשלומי חובה לאומיים על כלי טיס וכן על הציוד הרגיל, דלק, שמני סיכה, ציוד תחזוקה, כלים לכלי טיס, אספקה טכנית מתכלה, חלפים לרבות מנועים, צידה לכלי טיס כולל, אך בלי להגביל, פריטים כגון מזון, משקאות, משקאות חריפים אחרים ומוצרים אחרים למכירה או לשימוש הנוסעים במהלך טיסה ופריטים אחרים המיועדים לשימוש או המשמשים אך ורק בקשר להפעלה או לשירות של כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד האמור המפעיל את השירותים המוסכמים, וכן מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אוויריים, מדיף לאנשי צוות, מחשבים ומדפסות לכרטיסים המשמשים את המוביל האווירי המיועד להזמנות ולכר, כל דבר דפוס הנושא את סמל החברה המודפס עליו, וחומר פרסומי רגיל המופץ חנם על-ידי מוביל אווירי מיועד כאמור.

2. הפטורים המוענקים בסעיף זה יחולו על הפריטים הנזכרים בס"ק (1) לסעיף זה אשר:
- (א) הוכנסו לשטח אחד הצדדים המתקשרים צד על-ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;

ב) הוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד עם ההגעה לשטח הצד המתקשר האחר או עד ליציאה ממנו ו/או נצרכו במהלך טיסה מעל לאותו שטח ;

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 שטחו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שהבעלות על פריטים כאמור איננה מועברת בשטח הצד המתקשר האמור.

3. את הציווד המוטס הרגיל, וכן החומרים, האספקה והציידה המוחזקים כרגיל בכלי טיס המשמש את המוביל האווירי המיועד של צד, ניתן לפרוק בשטח הצד המתקשר האחר רק באישור רשויות המכס של אותו צד מתקשר אחר. במקרה האמור, ציוד ופריטים כאמור ייהנו מהפטורים לפי הוראות ס"ק 1 לסעיף זה ובלבד שניתן לדרוש להעמידם תחת פיקוח הרשויות האמורות עד מועד ייצואם מחדש או עד אשר יעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

סעיף 7 - החלת חוקים ותקנות לאומיים

1. החוקים, התקנות והנהלים של צד מתקשר אחד, המתייחסים לכניסתם לשטחו, לשהות בו או ליציאה ממנו של כלי טיס העוסקים בשירותים אוויריים בינלאומיים, או להפעלה ולניווט של כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטחו, יחולו על כלי הטיס המופעלים על-ידי המוביל(ים) האווירי(ים) של הצד המתקשר האחר ללא אבחנה לגבי לאומיות, כפי שהם מוחלים על אלה שלו, וכלי טיס כאמור יצייתו להם עם כניסתם לשטח אותו צד מתקשר, יציאתם ממנו ובעת שהותם בו.

2. החוקים, התקנות והנהלים של צד מתקשר אחד, המתייחסים לכניסה לשטחו, לשהות בו או ליציאה ממנו של נוסעים, כבודה, צוות ומטען המובלים בכלי טיס, כגון תקנות המתייחסות לכניסה, אישור מכס, ביטחון התעופה, הגירה, דרכונים, מכס, מטבע, בריאות, הסגר ואמצעים תברואתיים או במקרה של דואר, חוקים ותקנות הנוגעים לדואר, יקוימו על-ידי נוסעים, כבודה, צוות ומטען כאמור או מטעמים עם הכניסה לשטח הצד המתקשר הראשון, היציאה ממנו ובעת שהותם בו.

3. צד מתקשר לא ייתן העדפה למוביל(ים) האווירי(ים) שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל(ים) אווירי(ים) מיועד(ים) של הצד המתקשר האחר בעת החלת החוקים והתקנות שלפי הוראות סעיף זה.

4. נוסעים, כבודה, ומטען במעבר ישיר דרך שטח צד מתקשר שאינם עוזבים את אזור נמל התעופה השמור למטרה זו, להוציא ביחס לאמצעי ביטחון נגד אלימות, פירטיות אווירית, פיקוח על סמים, יהיו כפופים לבדיקה ביחס לדרישות ביטחון התעופה, פיקוח על סמים, יהיו כפופים לביקורת ממושטת ולא יותר. כבודה ומטען כאמור יהיו פטורים ממכסים, מסי בלו והיטלים ואגרות לאומיים ו/או מקומיים דומים אחרים.

סעיף 8 - שיתוף קודים

1. המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של שני הצדדים המתקשרים רשא(ים), בין אם כמוביל משווק או כמוביל מפעיל, להתקשר באופן חופשי בהסדרי שיווק שיתופיים, כולל, אך בלי להגביל, הסדרי "blocked space" ו/או הסדרי שיתוף קודים (כולל הסדרי שיתוף קודים עם מדינה שלישית), עם כל מוביל אווירי או מובילים אוויריים אחרים.

2. לפני אספקת שירותי שיתוף קודים, השותפים לשיתוף הקודים יסכימו בשאלה איזה צד יהיה אחראי ביחס לאחריות ולנושאים הקשורים לצרכנות, אבטחה, בטיחות והקלות. ההסכם המפרט נתאים אלה יוגש לשתי הרשויות האוויריות לפני יישום הסדרי שיתוף הקודים.

3. הסדרים כאמור יתקבלו על-ידי רשויות התעופה הנוגעות בדבר, ובלבד שכל המובילים האוויריים בהסדרים אלה יחזיקו בזכויות התעבורה, ו/או בזכויות והרשאות לנתיב.
4. במקרה של הסדר שיתוף קודים, על המוביל האווירי המשווק, ביחס לכל כרטיס שנמכר, להבטיח כי יובהר לרוכש בנקודת המכירה איזה מוביל אווירי מפעיל בפועל כל קטע בשירות ועם איזה מוביל אווירי או מובילים אוויריים הרוכש מתקשר ביחסים חוזיים.
5. המובילים (האוויריים) המיועדים של כל צד מתקשר רשאית להציע גם שירותי שיתוף קודים בין כל נקודה(ות) בשטח הצד המתקשר האחר, ובלבד ששירותים כאמור מופעלים על-ידי מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצד המתקשר האחר.

סעיף 9 - תעודות כושר אווירי ותעודות כשירות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שהונפקו או קיבלו תוקף על-ידי צד מתקשר אחד ועודם בתוקף, יוכרו כתקפים על-ידי הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים ובלבד תמיד שהתעודות והרישיונות האמורים הונפקו או קיבלו תוקף בהתאם ובהתאמה לתקני המינימום שנקבעו לפי האמנה.
2. אולם כל צד מתקשר שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר, למטרת טיסות מעל שטחו, בתעודות כשירות ורישיונות שהוענקו לאזרחיו על-ידי הצד המתקשר האחר.
3. אם זכויות היתר או התנאים של הרישיונות או התעודות שהונפקו או קיבלו תוקף על-ידי צד מתקשר אחד מתירים חריגה מהתקנים שנקבעו על פי האמנה, בין אם הוגשה חריגה כאמור לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ובין אם לאו, רשות התעופה של הצד המתקשר האחר רשאית לבקש התייעצות עם רשות התעופה של הצד המתקשר האחר בהתאם לסעיף 19, במטרה להניח את דעתן שהנהוג הנדון מקובל עליהן.

סעיף 10 - בטיחות התעופה

1. כל צד רשאי לבקש בכל עת התייעצויות בנוגע לתקני הבטיחות שמקיים הצד המתקשר האחר בתחומים המתייחסים לצוותי אוויר, לכלי טיס או להפעלתם שאימץ הצד האחר. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך 30 ימים מאותה בקשה.
2. אם, בעקבות התייעצויות כאמור, מוצא צד מתקשר אחד כי הצד המתקשר האחר אינו מקיים ומנהל בפועל תקני בטיחות ודרישות בתחומים הנזכרים בס"ק לסעיף זה שהם שווים לפחות לתקני הבטיחות המינימליים שבהתאם לאמנה באותה נקודת זמן, הצד הראשון יודיע לצד המתקשר האחר על ממצאים אלה ועל הצעדים הנראים נחוצים להתאמה לתקני מינימום אלה. הצד המתקשר האחר ינקוט אז פעולה מתקנת מתאימה בתוך פרק זמן מוסכם. אי נקיטת פעולה מתאימה בתוך 15 ימים או פרק זמן ארוך יותר ככל שיוסכם, תהווה עילה להחלת ס"ק (1) לסעיף 4 להסכם זה.

(6) על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנה, מוסכם כי כל כלי טיס המופעל על-ידי, או בכפוף להסכם חכירה, מטעם המוביל האווירי של צד מתקשר אחד בשירותים אל שטח צד מתקשר אחר או ממנו עשוי, בעודו בשטח הצד המתקשר האחר, להיות כפוף לבדיקה על ידי הנציגים המוסמכים של הצד המתקשר 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 כבשי"), ובלבד שהדבר אינו מוביל לעיכוב בלתי סביר.

(7) 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 המתקשר 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 מוביל אווירי של צד מתקשר אחד, או מטעם מוביל אווירי של צד מתקשר אחד, בהתאם לס"ק (3) לסעיף זה נדחת על-ידי נציג של אותו מוביל אווירי, הצד המתקשר האחר יהיה חופשי להקיש כי מתעוררים חששות משמעותיים מהסוג הנזכר בס"ק (2) לסעיף זה ולהסיק את המסקנות הנזכרות באותו ס"ק.

6. כל צד מתקשר שומר על הזכות להשעות או לשנות את היתר ההפעלה של מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצד המתקשר האחר באופן מיידי במקרה שהצד המתקשר 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 מתקשר אחד בהתאם לס"ק (2) או (6) לסעיף זה תופסק ברגע שהבסיס לנקיטת אותה פעולה יחדל להתקיים.

סעיף 11- היטלי משתמש

1. כל צד יעשה כמיטב יכולתו כדי להבטיח שהיטלי המשתמש שגופי הגבייה המוסמכים שלו מטילים או מתירים להטיל על המובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר תמורת השימוש בנמלי תעופה ובמתקני תעופה אחרים יהיו הוגנים וסבירים. היטלי משתמש אליה יהיו מבוססים על עקרונות כלכליים איתנים ולא יהיה גבוהים מאלה שמשלמים מובילים אוויריים אחרים תמורת שירותים כאמור.

2. צד מתקשר לא ייתן, ביחס להיטלי משתמש, העדפה למוביל(ים) האווירי(ים) שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר העוסק בשירותים אוויריים בינלאומיים דומים, ולא יטיל ולא יתיר להטיל על המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של הצד המתקשר האחר היטלי משתמש גבוהים מאלה המוטלים על המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) המפעילים שירותים אוויריים בינלאומיים דומים ומשתמשים בכלי טיס ובמתקנים ושירותים נלווים דומים.

3. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין גופי הגבייה המוסמכים שלו לבין המובילים האוויריים המשתמשים בשירותים ובמתקנים. הודעה סבירה תינתן בכל עת שאפשרי למשתמשים כאמור על כל הצעה לשינוי בהיטלי המשתמש יחד עם מידע ונתונים תומכים הנוגעים בדבר, כדי לאפשר להם להביע את דעתם לפני שינוי ההיטלים.

סעיף 12 - ביטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים שבים ומאשרים כי מחויבותם זה לזה להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה.

2. 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, המנה 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 בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכל הסכם אחר המסדיר את ביטחון התעופה האזרחית המחייב את שני הצדדים.
3. הצדדים יעניקו 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 הנוגע לביטחון התעופה האזרחית.
4. במסגרת קשריהם ההדדיים, הצדדים יפעלו בהתאם להוראות ביטחון התעופה שנקבעו על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ויועזו כנספחים לאמנת התעופה האזרחית הבינלאומית, במידה שהוראות ביטחון כאמור הן בנות החלה על הצדדים.
5. נוסף על כך, הצדדים ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום העסקים העיקרי או משכנם הקבוע מצוי בשטחם, וממפעיליהם של נמלי תעופה שבשטחם, ינהגו בהתאם להוראות ביטחון התעופה כאמור ככל שאלה בנות החלה על הצדדים.
6. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות ביטחון התעופה הנזכרות בס"ק 4 לעיל המוחלות על-ידי הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או בעת השהייה בו.
7. כל צד מתקשר יבטיח כי בשטחו יוחלו בפועל אמצעים מתאימים כדי להגן על כלי הטיס ולערוך בדיקות שיקוף ביטחונית של נוסעיהם, אנשי צוותם, צוותיהם וכבודת היד שלהם, ולערוך בדיקות ביטחוניות נאותות של הכבודה, המטען וציידת כלי הטיס לפני העלייה למטוס או הטעינה. כל צד מתקשר מסכים גם לשקול בחיוב כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים ולמטרה זו, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יהיו רשאיות לעשות הסדרי יישום ביטחוניים.
8. 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 המתקשרים יסייעו זה לזה על-ידי הקלה על תקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים להביא במהירות רבה ככל האפשר לסיומם של תקרית או איום כאמור בתוך סיכון מזערי לחיים מתקרית או איום כאמור.
9. כל צד מתקשר ינקוט אמצעים ככל שימצא למעשי כדי להבטיח כי כלי טיס של הצד המתקשר האחר הנתון למעשה של תפיסה בלתי חוקית או פעולות אחרות של הפרעה בלתי חוקית שנמצא על הקרקע בשטחו יעוכב שם אלא אם כן יציאתו נדרשת על-ידי החובה המכריעה להגן על חיי נוסעיו ואנשי צוותו.
10. כאשר יש לצד סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות ביטחון התעופה שלסעיף זה, רשויות התעופה של אותו צד רשאיות לבקש התייעצויות מיידיות עם רשויות התעופה של הצד האחר. אי הגעה להסכם מניח את הדעת על הסוגיות המעורבות בתוך חמישה עשר (15) ימים מתאריך בקשה כאמור יהווה עילה להחלת ס"ק (1) לסעיף 4 להסכם זה. כאשר מצב חירום מצדיק זאת, צד רשאי לנקוט פעולה זמנית ס"ק (1) לפי סעיף 4 להסכם זה לפני תום חמישה עשר (15) הימים. כל פעולה שננקטה בהתאם לס"ק זה תופסק עם ציטתו של הצד המתקשר האחר להוראות הביטחון של סעיף זה.

1. למובילים האוויריים המיועדים של כל צד מתקשר תהיה הזכות להקים בשטח הצד המתקשר האחר משרדים למטרת קידום הובלה אווירית ומכירה של מסמכי תחבורה וכן ומוצרים ומתקנים הנלווים אחרים הנדרשים לצורך אספקה הובלה אווירית.
2. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יהיה זכאי להביא לשטח הצד המתקשר האחר ולהחזיק בו את נציגיו ואת סגל הניהול, המסחר, התפעול, המכירות והטכנולוגיה ונציגים ואנשי סגל אחרים ככל שהוא עשוי להזדקק להם לשם אספקת הובלה אווירית.
3. דרישות כאמור באשר לנציגים ולסגל הנזכרות בס"ק 2 לסעיף זה, יכול שיסופקו, לשיקול דעת המוביל האווירי המיועד, באמצעות אנשי הסגל שלו בעלי כל אזרחות שהיא או באמצעות שימוש בשירותי כל מוביל אווירי, או חברה אחרים, הפועלים בשטח הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור בשטח צד מתקשר אחר כאמור.
4. למובילים האוויריים המיועדים של כל צד מתקשר, ישירות ולפי שיקול דעתם, או באמצעות סוכנים, תהיה הזכות לעסוק במכירת הובלה אווירית ומוצריה ומתקנים הנלווים אליה בשטח הצד המתקשר האחר. לשם כך, למובילים האוויריים המיועדים תהיה הזכות להשתמש במסמכי התחבורה שלהם. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תהיה הזכות למכור, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש, הובלה כאמור ומוצרים ומתקנים הנלווים אליה במטבע מקומי או בכל מטבע אחר הניתן להמרה חופשית.
5. למובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד תהיה הזכות לשלם עבור הוצאות מקומיות בשטח הצד המתקשר האחר במטבע מקומי או, ובלבד שהדבר תואם את תקנות המטבע המקומיות, בכל מטבע הניתן להמרה חופשית.
6. לכל מוביל אווירי מיועד של צד מתקשר אחד תהיה הזכות לבחור בשטח הצד המתקשר האחר, כל סוכן מבין סוכני טיפול מתחרים של שירותי קרקע המורשים על-ידי הרשויות המוסמכות של אותו צד מתקשר אחר, לצורך אספקה, באופן מלא או חלקי, של שירותי קרקע.
7. מובילים אוויריים מיועדים וספקים עקיפים של הובלת מטענים אוויריים של שני הצדדים המתקשרים יהיו רשאים, ללא הגבלה, להשתמש בכל תחבורה יבשתית למטען אווירי לנקודות בשטחי הצדדים המתקשרים או מהם או במדינות שלישיות, כולל הובלה אל כל נמלי התעופה ומהם עם שירותי מכס, וכולל, מקום שבר החלה, את הזכות להעביר מטען אווירי בערובה לפי החוקים והתקנות בני ההחלה. למטען אווירי כאמור, בין אם הוא נע ביבשה ובין אם באוויר, תהיה גישה לכל מתקני המכס והטיפול בנמלי התעופה. המובילים האוויריים המיועדים רשאים לבחור לבצע הובלה יבשתית משלהם או לספק אותה באמצעות הסדרים עם מובילי יבשתיים אחרים, כולל הובלה יבשתית המופעלת על-ידי מובילים אוויריים אחרים וספקים עקיפים של הובלת מטענים אוויריים. ניתן להציע שירותי מטען בין-מודליים כאמור במחיר יחיד ואחד להובלה אווירית ויבשתית, ובלבד שלא יטעו את המשלחים ביחס לעובדות הנוגעות להובלה כאמור.
8. בקשר להובלה אווירית בינלאומית, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד מתקשר יהיו רשאים להציע שירותי נוסעים בשמם, באמצעות הסדרים שיתופיים עם ספקי תחבורה יבשתית המחזיקים בסמכות המתאימה לספק שירותי הובלה יבשתית כאמור מכל נקודה. בשטחי הצדדים המתקשרים ואליה. ספקי הובלה עילית לא יהיו כפופים לחוקים ולתקנות המסדירים הובלה אווירית על בסיס היחיד שהובלה יבשתית כאמור מוצעת על-ידי מוביל אווירי בשמו-שלו. ניתן להציע שירותי מטען בין-מודליים כאמור במחיר יחיד ואחד להובלה אווירית ויבשתית, ובלבד שהנוסעים לא יוטעו בנוגע לעובדות הנוגעות להובלה כאמור. לספקי הובלה יבשתית יש שיקול דעת להחליט אם להתקשר בהסדרים השיתופיים הנזכרים לעיל.
9. כל הפעילויות הנ"ל יתנהלו בהתאם לחוקים ולתקנות שבתוקף בשטח הצד המתקשר האחר.

1. צד מתקשר רשאי למנוע שימוש בכלי טיס חכורים בשירותים מוסכמים לפי הסכם זה אשר אינם תואמים את סעיפים 10 ו-12 להסכם זה.
2. בכפוף לס"ק 1 לעיל, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד מתקשר 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 מתקשר.
 - ג. שימוש בכלי טיס בחכירה רטובה החכור ממובילים אוויריים של הצד המתקשר האחר.
 - ד. שימוש בכלי טיס בחכירה רטובה החכור ממובילים אוויריים 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 15 - העברת כספים

1. כל צד מתקשר מעניק למובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר את הזכות להעביר באופן חופשי את עודף התקבולים על ההוצאות שהרוויחו מובילים אוויריים כאלה בשטחה בקשר למכירת תחבורה אווירית, מכירת מוצרים ושירותים נלווים אחרים וכן ריבית מסחרית שנצברה על הכנסות כאלה (כולל ריבית שנצברה על פיקדונות הממתינים להעברה). העברות כאלה יתבצעו בכל מטבע להמרה, בהתאם לתקנות מטבע החוץ של הצד המתקשר שבשטחו נצברו ההכנסות. העברות כאמור יתבצעו על בסיס שערי חליפין רשמיים או כאשר אין שער חליפין רשמי, העברות כאמור יתבצעו על בסיס שערי שוק מטבע החוץ הקיימים לתשלומים שוטפים.
2. אם צד מתקשר מטיל הגבלות על העברת עודף התקבולים על ההוצאה על-ידי המובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר, לאחרון תהיה הזכות להטיל באופן שיווינוי הגבלות הדדיות על המובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר הראשון.
3. במקרה שקיים הסכם מיוחד בין הצדדים המתקשרים בדבר מניעת כפל מס, או במקרה שקיים הסכם מיוחד המסדיר העברת כספים בין שני הצדדים המתקשרים, הסכם כאמור יגבר.

סעיף 16 – אישור לוחות זמנים

1. לא יאוחר משלושים (30) ימים לפני הפעלת השירותים המוסכמים, המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יגיש לאישור רשות התעופה של הצד המתקשר לפני חנוכת שירותיו, את לוח הזמנים של השירותים המיועדים, עם פירוט התדירות, סוג כלי הטיס, ותקופת התוקף. דרישה זו תחול באופן דומה על כל שינוי בלוחות הזמנים.
2. אם מוביל אווירי מיועד מעוניין להפעיל טיסות אד-הוק בנוסף לאלה המכוסות בלוחות הזמנים המאושרים, הוא יקבל אישור מראש מרשות התעופה של הצד המתקשר הנוגע בדבר, אשר ישקול בקשה כאמור ברוח חיובית ואוהדת. בקשה כאמור תוגש בדרך כלל לפחות שני (2) ימי עבודה לפני הפעלת טיסות כאמור.

סעיף 17 - תעריפים

1. כל צד מתקשר יאפשר לכל מוביל אווירי מיועד לקבוע תעריפים בהתבסס על השיקולים המסחריים שלו בשוק. צד מתקשר לא ידרוש מהמובילים האוויריים המיועדים להתייעץ עם מובילים אוויריים אחרים בנוגע לתעריפים שהם גובים או להציע לגבות.

2. כל צד מתקשר רשאי לדרוש הגשה מוקדמת אצל רשויות התעופה שלו, של תעריפים שייגבו אל שטחו או ממנו על-ידי מובילים אוויריים מיועדים של שני הצדדים המתקשרים. הגשה כאמור על-ידי מוביל אווירי מיועד או מטעמו ניתן לדרוש לא יותר משלושים (30) ימים לפני תאריך התוקף המוצע. במקרים בודדים, ניתן להתיר הגשה בהתראה קצרה מהנדרש בדרך כלל. אם צד מתקשר מתיר למוביל אווירי להגיש תעריף בהתראה קצרה, התעריף ייכנס לתוקף במועד המוצע לגבי תנועה שמקורה בשטחו של אותו צד מתקשר.

3. להוציא כפי שנקבע אחרת בסעיף זה, צד מתקשר לא ינקוט פעולה חד-צדדית כדי למנוע את ההנהגה או את ההמשכיות של תעריף מוצע לגביה או נגבה על-ידי המוביל האווירי המיועד של צד תמורת הובלה אווירית בינלאומית.

4. התערבות הצדדים המקשרים תהיה מוגבלת:

(א) למניעת תעריפים שהחלתם מהווה התנהגות אנטי-תחרותית שהינה או שסביר שתהיה או שהיא מיועדת להיות בעלת השפעה של פגיעה במתחרה או הוצאת מתחרה מנתיב;

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

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

5. אם צד מתקשר סבור כי תעריף שמוביל אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר מציע לגבות תמורת הובלה אווירית בינלאומית אינו עולה בקנה אחד עם השיקולים המפורטים בס"ק (4) לסעיף זה, הוא יבקש התייעצויות ויודיע לצד המתקשר האחר על הסיבות לאי שביעות הרצון שלו בהקדם האפשרי. התייעצויות אלה יתקיימו לא יאוחר משלושים (30) ימים אחרי קבלת הבקשה, והצדדים המתקשרים ישתפו פעולה בהשגת המידע הדרוש לפתרון מנומק בנושא. אם הצדדים המתקשרים מגיעים להסכמה ביחס לתעריף שבגיניו נמסרה הודעה על אי שביעות רצון, כל צד מתקשר יעשה כמיטב מאמציו כדי לתת תוקף להסכמה. ללא הסכמה הדדית כאמור, התעריף שהיה קיים ימשיך להיות בתוקף.

סעיף 18 - חילופי מידע

1. לבקשת רשות התעופה, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יחליפו מידע, בהקדם האפשרי, בדבר ההיתרים השוטפים הניתנים למובילים האוויריים שלהם להענקת שירות, אל שטח הצד המתקשר האחר, דרכו או ממנו. הדבר יכלול עותקים של תעודות והיתרים שוטפים לשירותים בנתיבים המוצעים, יחד עם תיקונים או צווי פטור.

2. רשויות התעופה של צד מתקשר יספקו לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, הצהרות תקופתיות או אחרות על סטטיסטיקה של תעבורה היוצאת משטח אותו צד מתקשר אחר ונפרקת בו ככל שיידרש באופן סביר.

סעיף 19 - התייעצות

1. ברוח שיתוף הפעולה ההדוק, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יתייעצו זו עם זו מעת לעת במטרה להבטיח את יישום הוראותיו של הסכם זה וציות משביע רצון להן, וצד מתקשר רשאי בכל עת לבקש התייעצויות בנושא היישום, הפרשנות, ההחלה או התיקון של הסכם זה.

2. בכפוף לסעיפים 4, 10, 12 ו-17, התייעצויות כאמור, היכולות להתנהל בדיונים או בתכתובת, יתחילו בתוך פרק זמן של 60 (שישים) ימים מתאריך שבו קיבל הצד האחר את הבקשה, אלא אם כן הסכימו הצדדים אחרת.

סעיף 20 - 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 שלהם.
2. לא עלה בידי הצדדים להגיע להסדר במשא-ומתן, המחלוקת תיושב 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 ובו שלושה (3) בוררים אשר יורכב באופן הבא:
 - א) בתוך שישים (60) ימים מתאריך קבלתה של בקשה לבוררות, כל צד ימנה בורר אחד. הבורר השלישי, שישמש כיו"ר בית הדין ויהיה אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים המתקשרים במועד המינוי, ימונה בתוך שישים (60) ימים נוספים בהסכמת שני הצדדים המתקשרים.
 - ב) אם במסגרת מגבלות הזמן המפורטות לעיל לא נעשה מינוי כלשהו, צד רשאי לבקש מנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית לבצע את המינויים הדרושים בתוך 30 ימים. אם הנשיא הוא בעל אותה אזרחות כמו אחד הצדדים או אזרח מדינה שאיננה מקיימת יחסים דיפלומטיים עם שני הצדדים, או אם יש נסיבות אחרות המונעות מהנשיא למלא את התפקיד האמור, סגן הנשיא הבכיר ביותר שאינו פסול מאותה עילה יבצע את המינוי. במקרה כאמור הבורר או הבוררים שמינו הנשיא או סגן הנשיא האמורים לפי העניין, לא יהיו אזרחים או תושבי קבע של המדינות שהן צדדים להסכם זה ויהיו אזרחי מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים המתקשרים במועד המינוי.
4. להוציא כפי שנקבע להלן בסעיף זה או מוסכם אחרת על ידי הצדדים המתקשרים, בית הדין יקבע את המקום בו יתקיימו ההליכים ואת גבולות סמכותו בהתאם להסכם זה. בית הדין יקבע נוהל משלו. ועידה לקביעת הנושאים המדויקים שיש לבורר תיערך לא יאוחר משלושים (30) יום לאחר הקמת בית הדין במלואו.
5. להוציא כפי שהסכימו הצדדים המתקשרים או כפי שקבע בית הדין אחרת, כל צד מתקשר יגיש תזכיר בתוך ארבעים וחמישה (45) ימים אחרי כינונו המלא של בית הדין. תגובות יתקבלו כעבור שישים (60) ימים. בית הדין יקיים דיון לבקשת צד מתקשר, או לפי שיקול דעתו, בתוך שלושים (30) ימים אחרי המועד לקבלת התשובות.
6. בית הדין ינסה להוציא החלטה בכתב בתוך שלושים (30) ימים אחרי סיום הדיון או, אם לא התקיים דיון, שלושים (30) ימים, אחרי הגשת שתי התשובות. ההחלטה תתקבל בהצבעת רוב ותהיה מנומקת.
7. הצדדים המתקשרים רשאים להגיש בקשות להבהרת ההחלטה בתוך חמישה עשר (15) ימים אחרי קבלת החלטת בית הדין, והבהרה כאמור תינתן בתוך חמישה עשר (15) ימים מקבלת בקשה כאמור.
8. הצדדים המתקשרים יצייתו לכל הוראה, פסיקה זמנית או החלטה סופית של בית הדין.
9. בכפוף להחלטה הסופית של בית הדין, כל צד מתקשר יישא בהוצאות הבורר שלו ובחלק שווה מההוצאות האחרות של בית הדין, לרבות כל ההוצאות שנגרמו לנשיא או לסגן הנשיא של מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ביישום הנהלים שבס"ק 3 (ב) לסעיף זה.

10. עד ההגשה לבוררות ולאחר מכן עד שבית הדין לבוררות יפרסם את החלטתו הסופית, הצדדים המתקשרים, להוציא במקרה של סיום, ימשיכו למלא את כל התחייבויותיהם לפי הסכם זה בלי לפגוע בהסדר הסופי בהתאם לפסיקה האמורה.

11. אם וכל עוד צד מתקשר אינו מציית להחלטה המתוארת בס"ק (8) לסעיף זה, הצד המתקשר האחר רשאי להגביל, להשעות או לשלול כל זכות או זכות יתר שהעניק מכוח הסכם זה לצד המשתמט.

סעיף 21 – תיקון ההסכם

1. ניתן לתקן הסכם זה בהסכמה הדדית בכתב של הצדדים המתקשרים.
2. כל תיקון בהסכם זה, להוציא תיקונים בנספח, ייכנס לתוקף בהתאם לנהלים המפורטים בסעיף 25 להסכם זה.
3. על אף ס"ק 1 ו-2 לעיל, כל תיקון לנספח ניתן לעשות בהסכמה בכתב בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים. תיקונים כאמור ייכנסו לתוקף החל מתארים חתימתם.

סעיף 22- הסכמים רב-צדדיים

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

סעיף 23 - רישום ב-ICAO

הסכם זה וכל התיקונים בו, להוציא תיקונים בנספח, יוגשו על-ידי הצדדים לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית לרישום.

סעיף 24 – סיום

1. כל צד רשאי בכל עת למסור לצד המתקשר האחר הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה כאמור הסכם זה יבוא לידי סיום שנים עשר (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם כן ההודעה נמשכת בהסכמה לפני תום תקופה זו.

2. בהעדר אישור על קבלת ההודעה על סיום מאת הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 25 – כניסה לתוקף

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

נעשה בתל אביב ביום ב' בחשוון התשפ"א, שהוא יום ג' בחודש ראבי אל אוואל 1442, ויום 20 באוקטובר 2020, בשני עותקי מקור כל אחד שפות ערבית, עברית ואנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות בין הנוסחים, הנוסח האנגלי יגבר.

בשם ממשלת מדינת ישראל בשם ממשלת איחוד האמירויות הערביות

נספח – לוח נתיבים

חלק 1 :

נתיבים שיופעלו ע"י המוביל(ים) האווירי(ים) המיועדים של איחוד האמירויות הערביות :

מ	נקודות ביניים	אל	נקודות שמעבר
כל נקודה או נקודות באיחוד האמירויות הערביות	כל נקודה	כל נקודה או נקודות בישראל	כל נקודה

חלק 2 :

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

מ	נקודות ביניים	אל	נקודות שמעבר
כל נקודה או נקודות בישראל	כל נקודה	כל נקודה או נקודות באיחוד האמירויות הערביות	כל נקודה

הפעלת השירותים המוסכמים :

1. המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של שני הצדדים המתקשרים רשאים, בכל טיסה או בכל הטיסות ולפי שיקול דעתם, לפעול בכל אחד מהכיוונים או בשניהם באמצעות כל סוג של כלי טיס ; לשרת נקודות ביניים ונקודות שמעבר בנתיבים בכל שילוב ובכל סדר ; לבטל עצירות בנקודות ביניים ונקודות שמעבר ; לסיים את השירות בשטח הצד המתקשר האחר ו/או בכל נקודה שמעבר לשטח זה ; לשרת נקודות בשטח כל צד מתקשר בכל שילוב ; להעביר תנועה מכל כלי טיס המשמש אותם

לכל כלי טיס אחר בכל נקודה או נקודות בנתיב; לשלב מספרי טיסה שונים בתוך הפעלה יחידה של כלי טיס; ולהשתמש בכלי טיס בבעלות או בחכירה (רטובה/יבשה).

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

3. המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של שני הצדדים המתקשרים זכאים, כמוביל מפעיל או כמוביל שיווקי, לממש זכויות עצירה (stopover rights) עצמאיות בכל נקוד(ו)ת ביניים ו/או מעבר, וכן בנקודות בשטח הצד המתקשר האחר. בגין שירותים בטריטוריה של הצד המתקשר האחר, יש לממש זכויות אלה ללא קבוצת א'.
לממש זכויות אלה ללא קבוצת א'.

"ATTACHMENT C"

**AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND
THEIR RESPECTIVE TERRITORIES**

Index to the Articles

Article 1	Definitions
Article 2	Grant of rights
Article 3	Designation and authorization
Article 4	Refusal, revocation and limitation of operating authorization
Article 5	Principles governing operation of agreed services
Article 6	Customs duties and other charges
Article 7	Application of national laws and regulations
Article 8	Code sharing
Article 9	Certificates of airworthiness and competency
Article 10	Aviation safety
Article 11	User charges
Article 12	Aviation security
Article 13	Commercial activities
Article 14	Leasing
Article 15	Transfer of funds
Article 16	Approval of timetables
Article 17	Tariffs
Article 18	Exchange of information
Article 19	Consultation
Article 20	Settlement of disputes
Article 21	Amendment of agreement
Article 22	Multilateral Agreements
Article 23	Registration with ICAO
Article 24	Termination
Article 25	Entry into force
Annex	Route schedules

PREAMBLE

The Government of the State of Israel and the Government of the United Arab Emirates (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Further to the Treaty of Peace, Diplomatic Relations and Full Normalization between the United Arab Emirates and the State of Israel, signed in Washington, DC on 15 September 2020 (hereinafter "the Peace Treaty"), and in particular Article 5 thereof;

Recalling the agreed principles for cooperation in the sphere of Civil Aviation, which were annexed to the Peace Treaty, and **reaffirming** the importance of ensuring regular direct flights between Israel and the United Arab Emirates, 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;

Determined to ensure lasting peace, stability, security and prosperity for both their States and to develop and enhance their dynamic and innovative economies;

Desiring to conclude an Agreement in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 • DEFINITIONS

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

"Aeronautical Authority" means in the case of the Government of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority and in the case of the Government of the State of Israel, the Ministry of Transport and Road Safety 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 United Arab Emirates and the State of Israel for the transport of passengers, baggage and Cargo, separately or in any 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;

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

"Operating License" means an authorization granted by the competent licensing authority in the Contracting Party to an undertaking, permitting it to provide air services as stated in the operating license in accordance with the relevant national laws and regulations;

"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;

"Undertaking" means an undertaking whose business includes the carriage by air of passengers, cargo or mail for hire or reward"

"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 Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate Agreed Services.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - c) 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 and/or discharging international traffic in passengers, baggage and Cargo, separately or in combination, while operating the Agreed Services.
3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the Territory of that other Contracting Party.
5. If consequent on special and unusual circumstances a Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall grant the appropriate operating authorizations with minimum procedural delay, provided that:

- a) Effective regulatory control of the Designated Airline is exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline; and
- b) Substantial ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating the Airline, nationals of that Contracting Party or both; and
- c) The Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 10 and Article 12 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 Contracting Party receiving the designation, in conformity with the provisions of the Convention.

3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services, in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 16 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 4 – REFUSAL, REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to refuse to grant an operating authorization or to revoke, suspend or impose conditions on such operating authorizations, temporarily or permanently:

- a) In the event where the effective regulatory control of the Designated Airline is not exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline; or
- b) In the event where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; or
- c) In the event of failure of the Contracting Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 10 and Article 12 of this Agreement; or

- d) In the event that such designated airline is not qualified to meet other reasonable and equitable conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation; or
 - e) In the event where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 20 of this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in c) and d) of paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 19.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 20 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. The frequency entitlements to be provided on the Agreed Services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed between by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties before the commencement of the operations. These Authorities shall meet from time to time to discuss and agree on increases in frequency. If no agreement is reached, the existing agreed frequencies shall remain in place.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.
3. Each Contracting Party shall ensure that neutral and non-discriminatory access to airport facilities and all related services is granted to the airlines of the other Contracting Party, including non-discriminatory slot system allocation.

4. The Contracting 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, the Contracting Parties reserve the right to impose reasonable and equitable conditions in the appropriate operating authorization which shall ensure non-discriminatory access to airways while operating Agreed Services between their respective territories.

ARTICLE 6 • CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt, to the fullest extent possible under its national law, the Designated Airlines of the other Contracting Party from, custom duties, inspection fees and other national duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, computers and ticket printers used by the Designated Airline for reservations and ticketing, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.

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

- a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
- b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
- c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services;

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership of such items is not transferred in the Territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval

of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to 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 7 - APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and Cargo upon entry into and departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and Cargo in direct transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and Cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

ARTICLE 8 - CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.

2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights, and/or routing rights and authorizations.
4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser 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 a contractual relationship.
5. The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, w request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 19, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them.

ARTICLE 10 - AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to flight crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 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 of this Article that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting 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 Contracting 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 an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (2) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting 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 by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

ARTICLE 11 - USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.

2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party User Charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

ARTICLE 12 - 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.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988 and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
3. 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 relevant threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.
5. In addition, the Contracting Parties 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 as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party.
7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, Cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures, and for this purpose, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties will be entitled to conclude implementing security arrangements.

8. 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.

4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or, provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.
6. Each Designated Airline of one Contracting Party shall have the right to select in the Territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.
7. Designated Airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the Territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. The Designated Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.
8. In connection with international air transportation, the Designated Airlines of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the Territories of the Contracting Parties and beyond. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above.

9. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14- LEASING

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for Agreed Services under this Agreement which do not comply with Articles 10 and 12 of this Agreement.
2. Subject to Paragraph 1 above, the Designated Airlines of each Contracting 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 Contracting Party.
 - c. Using aircraft wet – leased from airlines of the other Contracting 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 15-TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfers shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.
3. In the event that there exists a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 16 - APPROVAL OF TIMETABLES

1. Not later than thirty (30) days prior to the operation of the Agreed Services the Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of their services, the timetable of the intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.

ARTICLE 17 —TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the Tariffs they charge or propose to charge.

2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of Tariffs to be charged to or from its Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a tariff on short notice, the tariff shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Contracting Party.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- (a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;

- (b) Protection of consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- (c) Protection of Designated Airlines from Tariffs which are artificially low.

5. If a Contracting Party believes that a tariff proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing tariff shall continue in effect.

ARTICLE 18 - EXCHANGE OF INFORMATION

1. At the request of either Aeronautical Authority, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through and from the Territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 19 - CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 4, 10, 12 and 17, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 20 - SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation between their Aeronautical Authorities.
2. If the Contracting Parties 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, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within sixty (60) days of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. The third arbitrator, who shall act as the president of the tribunal and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of the appointment, shall be appointed within additional sixty (60) days by consent of both Contracting Parties.
 - b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties or a national of a State not having diplomatic relations with both Contracting Parties, or if there are other circumstances preventing the President from making the appointment, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States parties to this Agreement and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of the appointment.
4. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

5. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, thirty (30) days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote and shall be reasoned.
7. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
8. The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.
9. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 3(b) of this Article.
10. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its final decision, 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.
11. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (8) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 21 - AMENDMENT OF AGREEMENT

1. This Agreement may be amended by mutual written consent of the Contracting Parties.
2. Any amendment of this Agreement, excluding amendments to the Annex shall come into force in accordance with the procedures set forth in Article 25 to this Agreement.
3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 above, any amendment of the Annex may be made

by written agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into effect from the date they have been signed.

ARTICLE 22 - MULTILATERAL AGREEMENTS

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

ARTICLE 23 -- REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to the Annex, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 24 - TERMINATION

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

2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 25 - ENTRY INTO FORCE

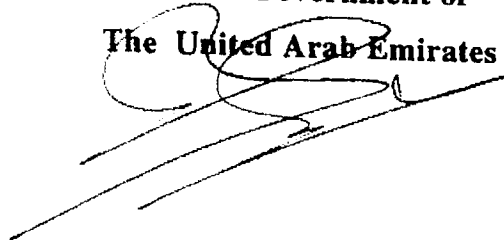
This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.

Done at Tel Aviv, this day, 2 Heshvan, 5781, 3 Rabi Al-Awwal, 1442, which corresponds to 20 October, 2020 in two original copies each in the Hebrew, Arabic, and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

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

22/10/20

**For the Government of
The United Arab Emirates**



ANNEX -ROUTE SCHEDULES

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the United Arab Emirates:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Point or Points in the UAE	Any Points	Any Point or Points in Israel	Any Points

Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the State of Israel:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Point or Points in Israel	Any Points	Any Point or Points in the UAE	Any Points

Operation of the Agreed Services:

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions using any type of aircraft; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased (wet/dry) aircraft.
2. The right of 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 agreed between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

3. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties are entitled, either as operating carrier or marketing carrier, to exercise own stopover rights at any intermediate point(s) and/or beyond point(s), as well as at points within the Territory of the other Contracting Party. For services within the Territory of the other Contracting Party, these rights are to be exercised without cabotage.