

No. 34219

**ISRAEL
and
BELARUS**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Minsk on
14 May 1996**

Authentic texts: Hebrew, Belarusian and English.

Registered by Israel on 4 December 1997.

**ISRAËL
et
BÉLARUS**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Minsk le 14 mai 1996**

Textes authentiques : hébreu, biélorusse et anglais.

Enregistré par Israël le 4 décembre 1997.

נספח

להסכם ההובלה האווירית בין ממשלת ישראל וממשלת הרפובליקה של כילארוס בדבר הובלה אווירית סדירה בין שטחי ארצותיהן.

1. נתיבים שבהם שירותי תעופה הניתנים להפעלה ע"י המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל:

נקודת מוצא: _____ תל-אביב

נקודות ביניים: _____ כל נקודה

נקודת יעד: _____ מינסק

נקודות שמעבר: _____ כל נקודה

2. נתיבים שבהם שירותי תעופה ניתנים להפעלה ע"י המוביל האווירי המיועד של הרפובליקה של כילארוס:

נקודת מוצא: _____ מינסק

נקודות ביניים: _____ כל נקודה

נקודת יעד: _____ תל-אביב

נקודות שמעבר: _____ כל נקודה

3. המוכילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים לא יפעילו את זכויות התעבורה על פי החירות כחמישית בבואם אל ארצות שלישיות או מהן, אלא אם יסכימו הצדדים אחרת. הסכמים כאמור יאושרו ע"י רשויות התעופה של שני הצדדים לפני החלתם.

4. נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן לזלג עליהן, או מקצתן, בכל טיסה או בכל הטיסות, לפי שיקולו של המוביל האווירי שמיועד, ובלכד שהשירות יתחיל או יסתיים כשטח ארצו של הצד שהועיד את המוביל האווירי.

סעיף 21
כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים המתקשרים הודעות בכתב זה לזה, בחילופי איגרות דיפלומטיות, שהדרישות הפנימיות שלהם לכניסה לתוקף בכל אחת מהן מולאו.

לראיה, החתומים מטה, שהוסמכו לכך ע"י ממשלותיהם, חתמו על הסכם זה.

נעשה ב לינסק, כיום 14 באוגוסט 1996, שהוא כ"ה באייר החסני, בשני עותקי מקור בשפות עברית, בילארוסית ואנגלית, לכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם ממשלת הרפובליקה של בילארוס



בשם ממשלת מדינת ישראל

סעיף 18
יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בנוגע לפירושו או ליישומו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים ליישבה תחילה במשא-ומתן.
2. קצרה ידם של הצדדים המתקשרים מלהגיע לעמק השווה במשא-ומתן, רשאים הם להסכים להעביר את המחלוקת לבית-הדין של שלושה כוררים, מהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה אחד ע"י שני הכוררים. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימנה כורך בתוך תקופה של (60) שישים יום מתאריך קבלתה ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה בצינורות דיפלומטיים המבקשת כוררות במחלוקת, והכורך השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של (60) שישים יום. לא עלה בידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות כורך בתוך התקופה האמורה, או לא מונה הכורך השלישי בתוך התקופה האמורה, אפשר שנישא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית יתבקש ע"י על אחד מהצדדים המתקשרים למנות כורך או כוררים, לפי המקרה. ככל המקרים יהיה הכורך השלישי אזרח מדינה שלישית, ישמש כיושב-ראש בית-הדין ויקבע את המקום שבו תערך הכוררות. בית הדין לכוררות יקבע לעצמו את סדרי הדין.
3. כל החלטה של בית-הדין לכוררות תחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם יחליטו אחרת בעת העברת המחלוקת לבית-הדין לכוררות.
4. הוצאות בית-הדין יתחלקו בשווה בין הצדדים המתקשרים.
5. אם וכל עוד לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחר החלטה כלשהי שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, רשאי הצד המתקשר האחר להנביל, למנוע או לשלול זכויות או זכויות-יתר שהעניק מכוח הסכם זה לצד המתקשר המשתמט, או למונביל האוירי המיועד המשתמט.

סעיף 19
רישום

1. הסכם זה וכל השינויים, וכן כל חילופי איגרות דיפלומטיות, יש לרשםם אצל הארגון הבינ"ל לתעופה אזרחית.

סעיף 20
סיום

1. הסכם זה יהיה בתוקף לפרק זמן כלתי מוגבל.
2. כל צד מתקשר רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר כן בזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה, יגיע ההסכם לסיומו שנים-עשר (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם חורו בהם הצדדים מההודעה על הסיום בהסכמה הדדית לפני תום התקופה. בהעדר אישור קבלה ע"י הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה ארבעה-עשר (14) יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 14

חילופי מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, מידע סטטיסטי לפי הנדרש באופן סביר לצורך קביעת הקיבולת שיספק המוביל האווירי המיועד, כמות התנועה המובלת כשירותים המוסכמים, וכן המוצא והיעד של תנועה בטיסות בלא חניות ביניים, מקום שהיא כוללת באורח יוצא מהכלל, גם תנועה מארצות שלישיות ואליהן.

סעיף 15

מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים מתחום נמל התעופה השמור למטרות אלה, יהיו זכאים להקלה בביקורת. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס ושאר היטלים.

סעיף 16

התייעצויות

1. כרוח שיתוף הפעולה ההדוק, תתייעצנה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה מעת לעת כמטרה להבטיח יישום, ומילוי משביע רצון, של תנאי הסכם זה והנספח לו.
2. התייעצויות כאמור תחלנה בתוך תקופה של 60 שישים יום מתאריך קבלת בקשה כאמור, אלא אם יוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים.

סעיף 17

שינויים

1. אם ייראה לאחד מן הצדדים המתקשרים כרצוי לערוך שינויים באחת מהוראות הסכם זה, הוא רשאי לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה ניתן לערוך ע"י דיונים או בהתכתבות, והן יחלו בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלת הבקשה. כל שינוי שיוסכם עליו כדרך זו ייכנס לתוקף עם אישור בחילופי איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים כנספח להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים ולאשר בחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יחוקן לשם התאמתו לכל אמנה רב צדדית העשויה להפוך למחייבת לגבי שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 12
קיבולת

1. למובילים האזרחיים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל השירותים המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה.
2. בהפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האזרחי המיועד של כל צד מתקשר בחשבון את ענייניו של המוביל האזרחי המיועד של הצד המתקשר האחר, לבל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון באותו נתיב, בחלקו או בשלמותו, או בנתיבים אחרים הכלולים ברשתו.
3. הקיבולת שתסופק בשירותים המוסכמים על ידי המובילים האזרחיים המיועדים תקבע תוך זיקה הדוקה לדרישות הציבור המשוערות לתעבורה אזרחית בין שטחי ארצותיהם של הצדדים המתקשרים. קיבולת זו תחולק כעיקרון בשווה בין המובילים האזרחיים המיועדים של הצדדים המתקשרים, זולת אם הוסכם אחרת.
4. התדירויות ולוחות הזמנים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין שני המובילים האזרחיים המיועדים ויוגשו לאישור רשויות התעופה לפני הפעלת השירותים המוסכמים האמורים לפחות שלושים (30) יום לפני כניסתם לתוקף. במקרה ולא ניתן להגיע להסכם כאמור בין המובילים האזרחיים המיועדים, יועבר העניין לטיפול רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
5. קיבולת נוספת, כאשר נדרשת, תתואם בין המובילים האזרחיים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לפני שתוגש לאישור רשויות התעופה.
6. הסכם מסחרי בין שני המובילים האזרחיים המיועדים יידרש בעת הפעלתם של השירותים המוסכמים. הסכם מסחרי זה יוגש לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים. במקרה ולא ניתן להגיע להסכם כאמור בין המובילים האזרחיים המיועדים, יועברו עניינים שנויים כמחלוקת לטיפול רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.

סעיף 13
הקלות

1. כל צד מתקשר רשאי להטיל או להרשות להטיל היטלים הוגנים וסבירים לשימוש בנמלי תעופה ומתקני תעופה אחרים, זכלכך שהיטלים אלה לא יהיו גבוהים מאלה שמשלמים המובילים האזרחיים שלו, הפועלים בין הטריטוריות של הצדדים המתקשרים, או הנכוהים מאלה שמשלמים מובילים אזרחיים אחרים כשירותי תעופה בינלאומיים דומים.
2. כל צד מתקשר יעודר התייעצויות בין ארגוני הגבייה המוסכמים שלו לבין המובילים האזרחיים היועדים המשתמשים בשירותים וכמתקנים, וכאשר הדבר מעשי, באמצעות הגופים המייצגים את המובילים האזרחיים. יש למסור למשתמשים הודעות בפרק זמן סביר לגבי הצעות לשינויים בהיטלי משתמשים, כדי לאפשר להם להכניע את השקפותיהם בטרם יבוצעו השינויים.
3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא ייתן עדיפות למוביל האזרחי שלו או לכל מוביל אזרחי אחר על פני מוביל אזרחי העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר ביישום תקנות בענייני מכס, הגירה, הסגר וכדומה, או כשימוש בנמלי תעופה, נתיבים אזרחיים, ומתקנים קשורים אחרים שבשליטתו.

4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הנסיחות בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדוש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיינקטו בפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לכדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וצידה לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה וכמהלכן. כל צד מחקשר ישקול גם, ברוח אוהדת, כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.
5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או מטעים בלתי-חוקיים אחרים נגד ביטחון כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני עזר לטיסה יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.
6. כאשר יש לאחד הצדדים המתקשרים סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לבטחון התעופה, רשאות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לבקש להתייעץ לאלתר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 11
העברת תקבולים עודפים

תוך שמירה על עיקרון ההדדיות:

1. יהיה המוכיל האווירי המיועד של אחד הצדדים חופשי למכור הובלה אווירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, כמטבע מקומי או ככל מטבע הניתן להמרה חופשית, במישרין או באמצעות סוכנים של הצדדים המתקשרים ובכפוף לאישורים מתאימים המתקבלים מהרשויות המתאימות.
2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים יהיו חופשיים להמיר למטבע הניתן להמרה חופשית את התקבולים העודפים על ההוצאות ולהעביר את העודפים הנ"ל משטח הארץ שבו הוצעה המכירה אל שטח ארצם הס. כסכום הנטו של העברות כאלה ייכללו הכנסות ממכירות שנעשו במישרין או באמצעות סוכן של שירותי הובלה אוויריים, ושירותים מסונפים נוספים, והתשלומים יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שבתוקף בין שתי הארצות, אם הושג הסכם כאמור, ולתקנות מטבע ישימות.
3. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור על ביצוע העברות כאמור בתוך (30) שלושים יום לכל היותר מתאריך הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהיה בהתאם לתקנות מטבע זו כארץ בה ניצמחת ההכנסה.
4. המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים לכצע את ההעברה בפועל עם קבלת האישור. במקרה ולא ניתן, מסיבות טכניות, לבצע לאלתר העברה כאמור, יקבלו המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים עדיפות בהעברה השווה לזו של מוצרי יבוא של הצד המתקשר האחר.
5. כל צד מתקשר יעניק למוכיל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר פטור ממסים והיטלים על דווח או הכנסות הנובעים מהפעלתם של שירותי התעופה.

סעיף 8
החלת חוקים ותקנות

1. תוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתעופה בינלאומית, או טיסות של כלי טיס כאמור מעל לאותו שטח ארץ, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח הארץ האמור, יציאתם ממנו או שהותם בו.
2. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד הנוגעים לכניסה, שהות, מעבר או יציאה של נוסעים, צוות, מטען ודואר, כגון אלה הנוגעים לנוהלי כניסה ויציאה, הגירה, מכס, מטבע ואמצעי תברואה והסגר, יחולו על הנוסעים, הצוות, המטען או הדואר המובלים בכלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר בעודם בשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון.

סעיף 9
הכרה בתעודות וכרישיונות

1. תעודות בדבר כושר אווירי, תעודות הסכמה ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י אחד הצדדים המקשרים והעומדים עדיין בתוקפם, יוכרו ככעלי תוקף חוקי ע"י הצד המתקשר האחר למטרת הפעלת השירותים המוסכמים, וככלבד שהדרישות שלפיהן הוצאו תעודת ורישיונות כאמור או קיבלו את תוקפם הינן שוות ערך לתקני המינימום העשויים להקבע בהתאם לאמנה, או עולות עליהן.
2. עם זאת, כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתקפותם של תעודות הסכמה והרישיונות שהוענקו לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחר למטרת טיסה מעל שטח ארצו הוא.

סעיף 10
כסחון

1. הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את מחויבותם ההדדית להגן על כסחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בסוקו ביום 14 בספטמבר 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאל ביום 23 בספטמבר 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים כנגד התעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאל ביום 24 בפברואר 1988.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו וה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על בטיחות התעופה האזרחית.
3. במסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, במידה שאותן הוראות בטיחות ישימוח לגבי הצדדים המתקשרים; והם ידרשו כי מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלם, או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעילים של נמלי אוויר שבשטח ארצם, ינהגו בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.

2. התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכם עליהם בין המובילים האזרחיים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אזרחיים הפועלים בנתיב, בשלמותו או בחלקו. הסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, ע"י שימוש בנוהלי האיגוד הבינלאומי לתובלה אזרחית או בכל מנגנון בינלאומי נאות אחר לקביעת מחירים, לשם חישוב התעריפים.
3. תעריפים שהוסכם עליהם כדרך זו יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות (45) ארבעים וחמישה יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים, ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות-האמורות.
4. ניתן לתת אישור זה במפורש. לא הביעה שום רשות תעופה אי-הסכמה בתוך (30) שלושים יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, יחשבו תעריפים אלה כאילו אושרו. והיה אם קוצר פרק הזמן להגשה, כפי שנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שכתוכו יש להודיע על כל אי-הסכמה יהיה פחות מאשר (30) שלושים יום.
5. אם לא הושגה הסכמה על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או אם מסרה רשות תעופה אחת, בתוך פרק הזמן שניתן להחיל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת על אי-הסכמה לחעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישתדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית, לאחר התייעצויות עם רשויות התעופה של כל מדינה שעצמה תיראה להם מועילה.
6. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שייקבע תעריף חדש. סכל מקום, לא יוארך תעריף בהסתמך על ס"ק זה ליותר מאשר (12) שנים עשר חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

סעיף 7 ייצוג

1. המוביל האזרחי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נציגים וסגל המסחרי, תפעולי וטכני, כנדרש כהקשר להפעלת השירותים המוסמכים. סגל זה ייבחר מבין אזרחי אחד הצדדים המתקשרים, או שניהם לפי הצורך.
2. דרישות לסגל כאמור, ניתן לספק, לפי שיקול דעתו של המוביל האזרחי המיועד, ע"י כוחו האדם שלו או ע"י שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אזרחי אחרים הפועלים כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ומורשים לכצע שירותים כאמור כשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות המקפים אצל הצד המתקשר האחר, ובהתאם לחוקים ותקנות האמורים, יעניק כל צד מתקשר, על בסיס הדדיות ותוך עיכוב מזער, את היתרי העבודה, אשרות תעסוקה או מסמכים דומים אחרים לנציגים ולסגל העובדים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים יתאמץ לוודא שהמוביל האזרחי המיועד של הצד המתקשר האחר יקבל משרדים ומתקנים הולמים הדרושים לפעולתו, על מנת להקל בלא כל שהות מיותרת את הפעלת המוביל האזרחי של כל אחד מן הצדדים המתקשרים.

סעיף 5

פטור מדמי מכס ומהיטלים דומים

1. על כסיס עקרון ההדדיות, יפטור כל אחד מן הצדדים המתקשרים, במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוביל האוירי המיועד על הצד המתקשר האחר מהנבלות ייבוא, היטלי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים על אספקה, חלקי חילוף כולל מנועים, ציוד כלי טיס רגיל, צידה ומזון לכלי טיס (לרבות סבך, משקאות חריפים וקליס ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות כמשך הטיסה) ופריטים אחרים המיועדים לשימוש אך ורק כהקשר להפעלתם או לשירותם של מטוסי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האמור המפעיל את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי הכרטיסים המודפסים, שטרי מטען אויריים, כל דבר דפוס הנושא את סמל החברה המודפס אליו, וחומר פירוטומי רגיל המופץ חינם ע"י אותו מוביל אוירי מיועד.

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

א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים ע"י המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;

ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בהגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או כצאתם ממנו;

ג. שהועלו לכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח של הצד המתקשר האחר ונועדו לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;

בין אם נעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו כשלמותם או כחלקם כתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, ובין אם לאו, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת כשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

פריטים המאוזכרים בס"ק א', ב', ג', שלטיל, יוחזקו תחת פיקוח או ביקורת של שילטונות המכס.

3. ציוד מוטס רגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של כל אחד מן הצדדים המתקשרים, ניתן לפרוק כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר רק באישור שילטונות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשים תחת השגחת השילטונות האמורים עד לייצואם החוזר או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

4. הפטורים המוענקים לפי ס"ק 1 לסעיף זה יינתנו גם כאשר המוביל האוירי של צד מתקשר אחד עשה חוזה עם מוביל אוירי אחר, שנהנה אף הוא מפטורים כאמור שניתנו ע"י צד מתקשר אחר, לשם הלוואה או העברה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של הפריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 6

תעריפים

1. התעריפים אשר ייגבו ע"י המוביל האוירי המיועד של צד מתקשר אחד עבור הובלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו ראוי כי ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים לדבר, לרבות עלויות הפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילים אויריים אחרים. הצדדים המתקשרים יראו ככלתי-קבילים תעריפים חמסניים או מפלים, גבוהים במידה כלתי סבירה או מוגבלים בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים באופן מלאכותי בשל סובסידיה או תמיכה ממשלתית ישירה או עקיפה.

סעיף 3
הועדת מובילים אוויריים

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפודסים.
2. עם קבלת הודעה על הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר בלא עיכוב, ככפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את היתר ההפעלה המתאים למוביל האווירי המיועד.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר שיניח את דעתן כי הנו ממלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותי תעופה בינלאומיים ע"י הרשויות האמודות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב לקבל הועדה של מוביל אווירי, או לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שיראה כהכרחיים למימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה ע"י המוביל האווירי המיועד, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות העיקרית והשליטה הסעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי, או בידי אורחיו.
5. המוביל האווירי שיועד רשאי להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שהתנאים שנקבעו בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הנם בתוקף ביחס לאותם שירותים.

סעיף 4
שלילה והתלייה של זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול היתר הפעלה או להתלות את מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה שניתנו למוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר, או לאכוף תנאים שייראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:
 - א. במקרה שלא נחה דעתו כי הבעלות העיקרית והשליטה הסעשית על המוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי או בידי אורחיו של צד מתקשר כאמור; או
 - ב. במקרה שאותו המוביל האווירי לא מילא אחר החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או
 - ג. בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האווירי את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו ע"פ ההסכם.
2. הזכות האמורה תמומש רק לאתר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, זולת אם יש הכרח לכסל, להתלות או לאכוף ואלתר תנאים שצויינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.

- ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שכל צד מתקשר הועיד לשם הפעלת השירותים המוסכמים, כמפורט בנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. המונח "שטח ארץ", ולמונחים "שירותים אוויריים", "שירותים אוויריים בינלאומיים", "מוביל אווירי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", תהיה משמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו וכל תיקוניהו.
- ו. המונח "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או כפי שיתוקן בהתאם להוראות ס"ק 2 סעיף 17 של הסכם זה.
- ז. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו כנספח להסכם זה;
- ח. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו השירותים האוויריים הבינלאומיים שמבצע כלי טיס בהובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר שאפשר להפעיל, לפי הוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;
- ט. המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם מוחלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים של עמילות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תגמולים ותנאים להובלת דואר;
- י. המונח "קיבולת", בזיקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו קיבולת של כלי טיס המופעלים בשירותים האמורים, כפול התדירות שכלי טיס כאמור מופעל בה במשך פרק-זמן נתון כנתיב או בקטע מנתיב.

סעיף 2
הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם הנוכחי על מנת לאפשר למוביל האווירי המיועד שלו להקים ולהפעיל שירותים אוויריים בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם.
2. בכפוף להוראות הסכם זה ונספחיו, יהנה המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר מהזכויות הבאות:
- א. לסוס ללא חנייה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
- ב. לערוך חניות בשטח של הצד המתקשר השני שלא למטרות תעבורה;
- ג. נעת הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, להעלות ולהוריד נוסעים, מטען ודואר בכל נקודה בנתיבים המפורטים, בכפוף להוראות הכלולות בנספח להסכם זה; וכן
3. אין בסעיף זה לסעיף זה דבר אשר ייחשב כסעניק למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את זכות היתר להעלות כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, המובלים למטרות רווח או בשכירות ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.
4. המובילים האוויריים של כל אחד מהצדדים, אשר אינם אילו המיועדים ע"פ סעיף 3 להסכם זה, יהיו גם הם מהזכויות המפורטות בס"ק 1(א) ו-1(ב) לסעיף זה, בהנחה שהרשאה מתאימה מרשויות התעופה של הצד המתקשר השני, הושגה מראש.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם להובלה אווירית

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממשלת הרפובליקה של בילארוס

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה של בילארוס (שתיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים");

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

בהכירן כחשיבות ההובלה האווירית כאמצעי ליצירה ולשימור של ידידות, הבנה ושיתוף פעולה בין עמי שתי הארצות;

ברצותן לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין ישראל ובילארוס, ולהמשיך במלוא ההיקף את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה; וכן

ברצותן לעשות הסכם להפעלת שירותים אוויריים בין ששתי ארצותיהם ולהסדרת פעילות התעופה האזרחית,

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

לעניין פרשנות להסכם והחלתו, זולת אם נקבע אחרת:

א. המונה "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השכעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואותם נספחים ותיקונים נכנסו לתוקף או אושרו ע"י שני הצדדים המתקשרים;

ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של ישראל, שר התחבורה, ובמקרה של הרפובליקה של בילארוס, יו"ר הוועדה הלאומית לתעופה או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו כיאות למלא את התפקידים המוטלים על הרשויות האמורות;

[BELARUSIAN TEXT — TEXTE BÉLARUSSE]

ПАГАДНЕННЕ ПАМІЖ УРАДАМ ДЗЯРЖАВЫ ІЗРАІЛЬ І УРАДАМ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ АБ ПАВЕТРАНЫХ ЗНОСІНАХ

АРТЫКУЛ 1

Азначэнні

З мэтай тлумачэння і прымянення Пагаднення, выключачы іншае, чым пададзена ў гэтым Артыкуле:

- а) тэрмін "Канвенцыя" азначае Канвенцыю аб Міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытую для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944г., і ўключае любы Дадатак, прыняты згодна з Артыкулам 90 Канвенцыі, і любую папраўку да Дадаткаў або да Канвенцыі, згодна з Артыкуламі 90 і 94 Канвенцыі, наколькі гэтыя Дадаткі і папраўкі ўступілі ў сілу або былі ратыфікаваныя абодвума Дагаворнымі Бакамі;
- б) тэрмін "Авіяцыйныя ўлады" азначае ў выпадку Дзяржавы Ізраіль - Міністра Транспарту або любую асобу ці арганізацыю, належным чынам упаўнаважаных выконваць любыя функцыі, якія выконваюць згаданыя органы, а ў выпадку Рэспублікі Беларусь - Старшыню Дзяржаўнага камітэту па авіяцыі;
- в) тэрмін "Назначанае авіяпрадпрыемства" азначае авіяпрадпрыемства, якое кожны з Дагаворных Бакоў назначаў для эксплуатацыі дагаворных паветраных ліній, што абумоўлена ў Дадатку да гэтага Пагаднення і ў адпаведнасці з Артыкулам 3 гэтага Пагаднення;
- г) тэрміны "Тэрыторыя", "Паветраныя зносіны", "Міжнародныя паветраныя зносіны", "Авіяпрадпрыемства" і "Прыпынак з некамерцыйнай мэтай" маюць значэнне адпаведна з запісаным у Артыкулах 2 і 96 Канвенцыі;
- е) тэрмін "Пагадненне" азначае гэтае Пагадненне, Дадаткі да яго, а таксама любыя папраўкі да яго;

ф) тэрмін "Дадатак" азначае Дадатак да гэтага Пагаднення або Дадатак з папраўкамі, унесенымі згодна з палажэннямі пункта 2 Артыкула 17 гэтага Пагаднення;

г) тэрмін "Вызначаныя маршруты" азначае маршруты, уведзеныя або якія павінны быць уведзены ў Дадатку да Пагаднення;

н) тэрмін "Дагаворныя лініі" азначае міжнародныя паветраныя зносіны, якія ажыццяўляюцца паветраным суднам для грамадзянскіх перавозак пасажыраў, грузу і пошты, якія могуць эксплуатавацца ў адпаведнасці з умовамі Пагаднення па вызначаных маршрутах;

і) тэрмін "Тарыф" азначае стаўкі, што выплачваюцца за перавозку пасажыраў, багажу і грузу, і ўмовы, на якіх гэтыя стаўкі прымяняюцца, уключаючы цэны і ўмовы агенцкіх ды іншых дапаможных паслуг, за выключэннем узнагароджання або ўмоў аплаты за перавозку пошты;

Урад Дзяржавы Ізраіль і Урад Рэспублікі Беларусь, далей называныя "Дагаворныя Бакі",

кіруючыся Палажэннямі Канвенцыі аб Міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944 года,

прызнаючы важнасць паветраных зносін як сродку ўстанаўлення і захавання дружбы, разумення і супрацоўніцтва паміж народамі абедзвюх краін,

жадаючы садзейнічаць развіццю паветраных зносін паміж Ізраілем і Беларуссю з мэтай працягу ў поўнай меры міжнароднага супрацоўніцтва ў гэтай галіне,

жадаючы заключыць Пагадненне з мэтай эксплуатацыі авіяцыйных ліній паміж іх тэрыторыямі і рэгулявання дзейнасці грамадзянскай авіяцыі,

дамовіліся аб ніжэйпададзеным:

ж) тэрмін "Правазная ёмістасць" у адносінах да "дагаворных ліній" азначае ўмяшчальнасць самалёта, які выкарыстоўваецца на такіх лініях, памножаную на

перыядычнасць рэйсаў, што выконваюцца такім самалётам у пэўны перыяд часу, а таксама на маршруце або на частцы маршруту.

АРТЫКУЛ 2

Наданне правоў

1. Кожны Дагаворны Бок надае другому Дагаворнаму Боку правы, абумоўленыя ў Пагадненні, з мэтай усталявання і эксплуатацыі рэгулярных міжнародных павеатраных ліній па маршрутах, вызначаных у Дадатку да Пагаднення.
2. Калі не агаворана інакш, чым у гэтым Пагадненні або Дадатку да яго, авіяпрадпрыемства, назначанае кожным з Дагаворных Бакоў, карыстаецца наступнымі правамі:
 - a) пралёту тэрыторыі другога Дагаворнага Боку без пасадкі;
 - b) рабіць пасадкі з некамерцыйнай мэтай на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку;
 - c) падчас эксплуатацыі дагаворнай лініі на вызначаных маршрутах правадзіць загрузку і выгрузку на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку ў пунктах, агавораных у Дадатку да гэтага Пагаднення, пасажыраў, грузу і пошты, што накіроўваюцца з або дастаўляюцца на тэрыторыю Дагаворнага Боку, які назначае авіяпрадпрыемства.
3. Нішто ў гэтым Артыкуле не будзе трактавацца як прывілея назначанаму авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку прымаць на борт на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку пасажыраў, груз або пошту, якія перавозяцца за ўзнагароджанне або па найму і накіроўваюцца ў другі пункт на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку.
4. Авіяпрадпрыемствы кожнага Дагаворнага Боку, якія не былі назначаны ў адпаведнасці з Артыкулам 3 Пагаднення, таксама карыстаюцца правамі, названымі ў падпунктах a) і b) пункта 2 гэтага Артыкула, пры ўмове адпаведнага дазволу, атрыманага загадзя ад авіяцыйных улад другога Дагаворнага Боку.

АРТЫКУЛ 3

Назначэнне авіяпрадпрыемстваў і дазвол на эксплуатацыю

1. Кожны Дагаворны Бок мае права назначыць адно авіяпрадпрыемства з мэтай эксплуатацыі дагаворных ліній на вызначаных маршрутах паміж тэрыторыямі гэтых дзвюх краін і пільмова паведаміць аб гэтым другому Дагаворнаму Боку.
2. Пры атрыманні такога назначэння другі Дагаворны Бок дасць без затрымкі назначанаму авіяпрадпрыемству адпаведныя дазволы на эксплуатацыю пры ўмове выканання патрабаванняў пунктаў 3 і 4 гэтага Артыкула.
3. Авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку могуць патрабаваць, каб прадпрыемства, назначанае другім Дагаворным Бокам, выконвала ўмовы, прадпісаныя законамі і правіламі, якія звычайна і абгрунтавана прымяняюцца такімі ўладамі ў міжнародных паветраных зносінах адпаведна з умовамі Канвенцыі.
4. Кожны з Дагаворных Бакоў мае права адмовіць у выдачы дазволу на эксплуатацыю, названага ў пункце 2 гэтага Артыкула, або прад'явіць такія ўмовы, якія ён палічыць неабходнымі для ажыццяўлення назначаным авіяпрадпрыемствам правоў, агавораных у Артыкуле 2 гэтага Пагаднення, у выпадку, калі названы Дагаворны Бок не мае доказаў таго, што рэальнае права ўласнасці і эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Дагаворнаму Боку, што назначыць авіяпрадпрыемства, ці яго грамадзянам.
5. Пасля таго, як авіяпрадпрыемства назначана і атрымала паўнамоцтвы, яно можа ў любы час пачаць эксплуатацыю дагаворных ліній пры ўмове, што тарыф, устаноўлены ў адпаведнасці з патрабаваннямі Артыкула 6 гэтага Пагаднення, мае сілу адносна гэтых ліній.

АРТЫКУЛ 4

Скасаванне або прыпыненне правоў

1. Кожны з Дагаворных Бакоў мае права адмяніць дазвол на эксплуатацыю або прыпыніць дзеянне правоў, вызначаных у Артыкуле 2 гэтага Пагаднення, што даюцца авіяпрадпрыемству, назначанаму другім Дагаворным Бокам, або абумовіць выкананне такіх правоў такімі ўмовамі, якія ён палічыць неабходнымі:
 - а) у выпадку, калі няма доказаў таго, што рэальнае права ўласнасці і эфектыўны кантроль за авіяпрадпрыемствам належыць Дагаворнаму Боку, які назначыў авіяпрадпрыемства, або грамадзянам гэтага Дагаворнага Боку, або
 - б) у выпадку невыканання названым авіяпрадпрыемствам законаў і правілаў Дагаворнага Боку, што дае такія правы, або
 - в) у любым іншым выпадку, калі авіяпрадпрыемства не эксплуатае дагаворныя лініі ў адпаведнасці з умовамі, прадпісанымі гэтым Пагадненнем.
2. Такое права можа быць рэалізаванае толькі пасля кансультацый з другім Дагаворным Бокам, за выключэннем выпадкаў, калі неадкладнае прыпыненне дзеяння, ануляванне дазволу або ўвядзенне ўмоў, названых у пункце 1 гэтага Артыкула, мае важнае значэнне ў сэнсе далейшых парушэнняў законаў і палажэнняў.

АРТЫКУЛ 5

Вызваленне ад выплаты збораў і пошлін

1. Кожны з Дагаворных Бакоў на аснове ўзаемнасці вызваляе назначанае авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, у поўнай меры, наколькі гэта магчыма паводле іх дзеючага заканадаўства, ад абмежаванняў на імпорт, м'ягкіх пошлін, акцызных збораў за прагляд ды іншых дзяржаўных збораў і пошлін на сыравіну і матэрыялы, запасныя часткі, уключаючы рухавікі, звычайнае абсталяванне паветранага судна і прадукты (уключаючы тыпунёвыя вырабы, спіртныя напоі,

напоі ды іншыя прадметы, прызначаныя для продажу пасажырам у абмежаванай колькасці падчас палёту), а таксама прадметы, прызначаныя выключна для выкарыстання ў сувязі з эксплуатацыяй або абслугоўваннем паветранага судна назначанага авіяпрадпрыемства таго Дагаворнага Боку, які эксплуатауе дагаворныя лініі, а таксама запас білетаў, грузавых накладных, любыя друкаваныя матэрыялы са знакам адрознення кампаніі, а таксама звычайныя рэкламныя матэрыялы, якія распаўсюджваюцца бясплатна назначаным авіяпрадпрыемствам.

2. Вызваленне ад выплаты збораў і пошлін, дазволенае гэтым Артыкулам, прымяняецца да прадметаў, названых у пункце 1 гэтага Артыкула, у выпадку калі яны:

а) дастаўлены на тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку або паводле яго даручэння;

б) знаходзяцца на борце самалёта назначанага авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку падчас прыбыцця на тэрыторыю або вылету з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку;

с) прыняты на борт самалёта назначанага авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і прызначаны для выкарыстання падчас эксплуатацыі дагаворных ліній;

незалежна ад таго, выкарыстоўваюцца ці спажываюцца гэтыя прадметы поўнасю або часткова на тэрыторыі Дагаворнага Боку, што дазваляе вызваленне ад выплаты збораў і пошлін, такія існуючыя прадметы не адчужаюцца на тэрыторыі вышэйназванага Дагаворнага Боку.

Матэрыял, які згадваўся ў вышэйпрыведзеных пунктах а), б), с), змяшчаецца пад мытны нагляд або кантроль.

3. Звычайнае бартавое абсталяванне паветранага судна, а таксама матэрыялы і запасы, якія знаходзяцца на борце паветранага судна лобого Дагаворнага Боку, могуць быць выпружаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку толькі з

дазволу мыгтных улад гэтага Дагаворнага Боку. У такім выпадку яны могуць быць змешчаны пад кантроль названых улад да часу іх вывазу або іншага выкарыстання ў адпаведнасці з Мыгнымі правіламі.

4. Вызваленне ад выплаты збораў і пошлін, прадугледжанае пунктам 1 гэтага Артыкула, магчыма таксама ў тым выпадку, калі авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку заключыла пагадненне з іншым авіяпрадпрыемствам, якое аналагічна карыстаецца такім правам на вызваленне ад выплаты збораў і пошлін, дадзеным другім Дагаворным Бокам, аб прадастаўленні у заём або перадачы права уладання на тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку прадметаў, вызначаных у пункце 1 гэтага Артыкула.

АРТЫКУЛ 6

Тарыфы

1. Тарыфы, якія ўстанаўліваюцца назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку за перавозку на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку або з яе, устанаўліваюцца на памяркоўным узроўні з улікам усіх спадарожных фактараў, уключаючы выдаткі на эксплуатацыю, памяркоўныя прыбыткі і тарыфы іншых авіяпрадпрыемстваў. Дагаворныя Бакі разглядаюць як непрымальныя тарыфы, што з'яўляюцца рабаўнічымі і дыскрымінацыйнымі, неправамерна завышанымі або рэстракцыйнымі з прычыны злоўжывання дамінантным становішчам, або штучна заніжанымі з прычыны прамых ці ўскосных урадавых субсідый або падтрымкі.
2. Тарыфы, названыя ў пункце 1 гэтага Артыкула, узгадняюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў пасля кансультацыі з іншымі авіяпрадпрыемствамі, якія эксплуатауюць увесь маршрут або яго частку, і такое пагадненне па магчымасці дасягаецца праз скарыстанне працэдур Міжнароднай асацыяцыі авіяцыйнага транспарту, або праз лобы іншы адпаведны міжнародны механізм вызначэння ставак для распрацоўкі тарыфаў.
3. Узгодненыя такім чынам тарыфы падаюцца на зацвярджэнне авіяцыйным уладам абодвух Дагаворных Бакоў не пазней, чым

за сорок пяць (45) дзён да прапанавання даты іх увядзення. У асобных выпадках гэты перыяд можа быць скарачаны пасля ўзгаднення з вышэйназванымі ўладамі.

4. Гэтае зацвяржэнне можа быць дадзена ў прамой форме. Калі ніводная з авіяцыйных улад не выказала неадобрэння на працягу 30 дзён з даты ўзгаднення, у адпаведнасці з пунктам 3 гэтага Артыкула, гэтыя тарыфы лічацца зацвержанымі. У выпадку, калі перыяд узгаднення будзе скарачаны, як абумоўлена пунктам 3, авіяцыйныя ўлады могуць дамовіцца, каб перыяд, на працягу якога павінна быць паведамлена аб лобой нязгодзе, быў меншы за 30 дзён.
5. Калі тарыф не можа быць узгоднены ў адпаведнасці з умовамі пункта 2 гэтага Артыкула, або калі на працягу перыяду прымянянага згодна з пунктам 4 гэтага Артыкула авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку паведамляюць авіяцыйным ўладам другога Дагаворнага Боку аб сваёй нязгодзе з лобым тарыфам, узгодненым у адпаведнасці з палажэннямі пункта 2 гэтага Артыкула, авіяцыйныя ўлады абодвух Дагаворных Бакоў пастараюцца пасля кансультацыі з авіяцыйнымі ўладамі лобой дзяржавы, чыю парадку яны могуць палічыць карыснай, вызначыць тарыф шляхам узаемнай згоды.
6. Тарыф, устаноўлены ў адпаведнасці з умовамі гэтага Артыкула, захоўвае сілу да ўстанаўлення новага тарыфу.

Аднак, тарыф не будзе прадоўжаны на падставе гэтага пункта больш чым на 12 месяцаў пасля тэрміну, на працягу якога яго дзеянне ў адваротным выпадку скончыцца.

АРТЫКУЛ 7

Прадстаўніцтва

1. Назначанаму авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку дазволена, на падставе ўзаемнасці, забяспечваць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку ўтрыманне сваіх прадстаўнікоў, а таксама камерцыйны, эксплуатацыйны і тэхнічны персанал для эксплуатацыі дагаворных ліній. Гэты персанал будзе падабраны пры неабходнасці з грамадзян аднаго або абодвух Бакоў.

2. Патрэбы ў такім персанале могуць быць задаволены па меркаванню назначанага авіяпрадпрыемства сіламі ўласнага персаналу або з прыцягненнем паслуг іншай арганізацыі, кампаніі або авіяпрадпрыемства, што дзейнічае на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і ўпаўнаважана даваць такія паслугі на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку.
3. Прадстаўнікі і персанал падпарадкоўваюцца дзеючым законам і правілам другога Дагаворнага Боку, і згодна з такімі законам і правіламі, кожны Дагаворны Бок дае, на падставе ўзаемнасці і з мінімальнай затрымкай, неабходны дазвол на выкананне работы, візы для работы па найму або іншыя аналагічныя дакументы, прадстаўнікам і персаналу, названым у пункце 1 гэтага Артыкула.
4. Кожны з Дагаворных Бакоў будзе імкнуцца гарантаваць, каб адпаведнае назначанае авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку было забяспечана адпаведным офісам і тэхнічнымі сродкамі, неабходнымі для яго работы, з мэтай спрыяць неадкладнаму пачатку работы адпаведных авіяпрадпрыемстваў Дагаворных Бакоў.

АРТЫКУЛ 8

Прымяненне законаў і правілаў

1. Законы і правілы кожнага Дагаворнага Боку, што рэгулююць прылёт і вылет з яго тэрыторыі паветранага судна, якое выконвае міжнародныя палёты, або тыя, што тычацца эксплуатацыі такога паветранага судна падчас знаходжання ў межах яго тэрыторыі, будуць прымяняцца да паветраных суднаў назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку падчас прыбыцця, вылету і знаходжання на вышэйназванай тэрыторыі.
2. Законы і правілы кожнага з Дагаворных Бакоў, што датычаць прыбыцця, знаходжання, транзіту і адпраўлення з яго тэрыторыі пажыраў, экіпажаў, багажу, грузу і пошты паветраным суднам, уключна з правіламі, звязанымі з уездам і выездам, эміграцыяй і іміграцыяй, пашпартнымі, мытнымі, валютнымі і санітарнымі мерамі, выконваюцца

авіяпрадпрыемствам кожнага з Дагаворных Бакоў пры ўездзе, выездзе і знаходжанні на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку.

АРТЫКУЛ 9

Прызнанне пасведчанняў і ліцэнзій

1. Пасведчанні аб прыдатнасці да палётаў, пасведчанні аб кваліфікацыі і ліцэнзій, якія выдадзены або зацверджаны адным Дагаворным Бокам і да гэтага часу дзейнічаюць, прызнаюцца сапраўднымі другім Дагаворным Бокам у мэтах эксплуатацыі дагаворных ліній, пры ўмове, што патрабаванні, у адпаведнасці з якімі былі выдадзены або зацверджаны такія пасведчанні, адпавядаюць мінімальным стандартам, якія могуць быць устаноўлены ў адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі, або перавышаюць іх.
2. Кожны з Дагаворных Бакоў, аднак, захоўвае за сабой права адмовіць у прызнанні пасведчанняў аб кваліфікацыі і ліцэнзій, выдадзеных іх грамадзянам другім Дагаворным Бокам, у мэтах палёту над іх тэрыторыяй.

АРТЫКУЛ 10

Авіяцыйная бяспека

1. Дагаворныя Бакі зноў падцвярджаюць абавязацельствы адзін перад адным па абароне бяспекі грамадзянскай авіяцыі ад актаў незаконнага ўмяшальніцтва. Дагаворныя Бакі, у прыватнасці, дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі аб злачынствах і некаторых іншых актах, што ўчыняюцца на борце паветранага судна, падпісанай у Токіо 14 верасня 1963 г., Канвенцыі аб прадухіленні незаконнага захопу паветранага судна, падпісанай у Гаазе 16 снежня 1970 г., і Канвенцыі аб барацьбе з незаконнымі актамі, скіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Манрэалі 23 верасня 1971 г., а таксама Пратакола аб барацьбе з незаконнымі актамі гвалту ў аэрапортах, якія абслугоўваюць міжнародную грамадзянскую авіяцыю, падпісанага ў Манрэалі 24 лютага 1988 г.

2. Дагаворныя Бакі даюць па просьбе адзін аднаму ўсю неабходную дапамогу, з мэтай прадухілення актаў незаконнага захопу грамадзянскага паветранага судна ды іншых незаконных актаў, якія пагражаюць бяспецы такога паветранага судна, яго пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў і навігацыйнага абсталявання, а таксама любой іншай пагрозы бяспецы грамадзянскай авіяцыі.
3. Дагаворныя Бакі ў сваіх узаемаадносінах дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы, устаноўленымі Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі і дадзенымі ў якасці Дадатка да Канвенцыі, у такой ступені, у якой такія палажэнні прымяняльныя да Дагаворных Бакоў; яны патрабуюць, каб эксплуатаанты паветраных суднаў, зарэгістраваныя ў іх, і эксплуатаанты паветраных суднаў, чыё асноўнае месца працы або сталае месца жыхарства знаходзіцца на іх тэрыторыі, і эксплуатаанты аэрапортаў на іх тэрыторыі дзейнічалі згодна з такімі палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы.
4. Кожны Дагаворны Бок згаджаецца, што ад такіх эксплуатаантаў паветраных суднаў можа патрабавацца выкананне патрабаванняў авіяцыйнай бяспекі, названых у пункце 3 гэтага Артыкула, паводле патрабавання другога Дагаворнага Боку падчас уваходу, выхаду або знаходжання ў межах яго тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку. Кожны Дагаворны Бок гарантуе эфектыўнае прымяненне належных мер у межах яго тэрыторыі для абароны паветраных суднаў і прагляду пасажыраў, экіпажу, ручной паклажы, багажу, грузу і запасаў паветранага судна да і падчас пасадкі або пагрузкі. Кожны з Дагаворных Бакоў надае належную ўвагу любой просьбе, якая паходзіць ад другога Дагаворнага Боку, адносна прыняцця памяркоўных спецыяльных мераў бяспекі для прадухілення пэўнай пагрозы.
5. У выпадку здарэння або пагрозы здарэння з незаконным захопам грамадзянскага паветранага судна або іншага незаконнага акта, што парушае бяспеку такога паветранага судна, пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў або навігацыйнага абсталявання, Дагаворныя Бакі дапамагаюць адзін аднаму шляхам установаўлення сувязі і прыняцця іншых адпаведных мераў з мэтай хуткага і бяспечнага спынення такога здарэння або яго пагрозы.

6. Калі адзін Дагаворны Бок мае сур'езныя падставы меркаваць, што другі Дагаворны Бок адступіў ад палажэнняў аб авіяцыйнай бяспецы гэтага Артыкула, то авіяцыйныя ўлады гэтага Дагаворнага Боку могуць патрабаваць правядзення неадкладных кансультацый з авіяцыйнымі ўладамі другога Дагаворнага Боку.

АРТЫКУЛ 11

Трансферт чыстага прыбытку

Грунтуючыся на прынцыпах узаемнасці:

1. Назначанае авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку свабодна прадае паслугі авіятранспарту на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку ў мясцовай валюце або ў свабодна канверсаванай валюце непасрэдна або праз агентаў, пры ўмове атрымання адпаведных дазволаў ад адпаведных улад другога Дагаворнага Боку.
2. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў свабодна пераводзяць у свабодна канверсаваную валюту паступленні, што перавышаюць выдаткі, і пераводзяць іх з тэрыторыі, дзе прадаваліся паслугі авіятранспарту, на сваю тэрыторыю. У чыстую суму пераводу ўваходзяць даходы з продажу, які праводзіцца непасрэдна або праз агента па продажу паслуг авіятранспарту, дапаможных дадатковых паслуг. І плацяжы праводзіцца згодна з умовамі плацёжнага пагаднення, што дзейнічае паміж абедзвюма краінамі, калі такое пагадненне дасягнута, а таксама згодна з адпаведнымі валютнымі правіламі.
3. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў атрымліваюць дазвол на такія пераводы на працягу не больш за 30 дзён з моманту падачы заяўкі. Працэдура такіх пераводаў праводзіцца ў адпаведнасці з правіламі абмену замежнай валютай той краіны, у якой збіраюцца паступленні.
4. Авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў свабодна ажыццяўляюць бягучы перавод пры атрыманні дазволу. У выпадку, калі з тэхнічных прычын такі перавод не можа быць праведзены неадкладна, авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў

атрымліваюць аналагічны прыярытэт на перавод, якім карыстаецца пры пераводзе імпортных плацяжоў другі Дагаворны Бок.

5. Кожны Дагаворны Бок вызваляе назначанае авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку ад усіх падаткаў і збораў на прыбытак або даходы, атрыманыя ад эксплуатацыі паветраных ліній.

АРТЫКУЛ 12

Правазныя ёмістасці

1. Пры эксплуатацыі дагаворных ліній, вызначаных у Дадатку да гэтага Пагаднення, абодвум назначаным авіяпрадпрыемствам даюцца справядлівыя і роўныя магчымасці.
2. У працэсе эксплуатацыі дагаворных ліній назначанае авіяпрадпрыемства кожнага Дагаворнага Боку бярэ пад увагу інтарэсы назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку такім чынам, каб пазбегнуць неспрыяльнага ўплыву на паветраныя зносіны, што ажыццяўляюцца апошнім на ўсім або частцы аднаго маршруту, або на іншых маршрутах яго сеткі.
3. Правазныя ёмістасці, якія павінна забяспечыць назначанае авіяпрадпрыемства на дагаворных авіялініях, знаходзяцца ў цеснай залежнасці ад меркаванага попыту на авіяперавозкі пасажыраў на тэрыторыях Дагаворных Бакоў. Гэтыя правазныя ёмістасці, у прынцыпе, роўна дзеляцца паміж назначанымі авіяпрадпрыемствамі Дагаворных Бакоў, калі не агаворана іншае.
4. Перыядычнасць і рэгулярнасць эксплуатацыі дагаворных авіяліній устанаўліваецца шляхам узаемнага пагаднення паміж двума назначанымі авіяпрадпрыемствамі і падаецца на зацвярджэнне авіяцыйным уладам да пачатку эксплуатацыі вышэйназваных дагаворных ліній прынамсі за 30 дзён да ўваходжання іх у дзеянне. У выпадку, калі немагчыма дасягнуць такога пагаднення паміж назначанымі авіяпрадпрыемствамі, пытанне перадаецца на разгляд авіяцыйным уладам Дагаворных Бакоў.

5. Дадатковыя ёмістасці, калі спатрэбіцца, узгадняюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў перад падаваннем на адабрэнне адпаведным авіяцыйным уладам.
6. Пры эксплуатацыі дагаворных ліній патрабуецца заключыць камерцыйнае пагадненне паміж двума назначанымі авіяпрадпрыемствамі. Гэтае камерцыйнае пагадненне падаецца на зацвяржэнне адпаведным авіяцыйным уладам.

АРТЫКУЛ 13

Спрашчэнне фармальнасцяў

1. Любы Дагаворны Бок можа спаганяць або даваць дазвол на спагнанне справядлівай і памяркоўнай платы за выкарыстанне аэропортаў ды іншага авіяцыйнага абсталявання пры ўмове, што гэтыя сумы не перавышаюць сум, якія выплачваюцца яго ўласнымі авіяпрадпрыемствамі, што выконваюць палёты паміж тэрыторыямі Дагаворных Бакоў, або сум, якія выплачваюцца іншымі авіяпрадпрыемствамі, занятымі на падобных міжнародных паветраных зносінах.
2. Кожны з Дагаворных Бакоў заахочвае правядзенне кансультацый паміж яго кампетэнтнымі падаткавымі арганізацыямі і назначанымі авіяпрадпрыемствамі, якія карыстаюцца паслугамі і сродкамі, а дзе гэта рэальна, кансультуецца праз арганізацыі, якія прадстаўляюць авіяпрадпрыемствы. Абгрунтаванае паведамленне аб любых прапановах адносна змяненняў у зборах з карыстальніка падаецца карыстальнікам такім чынам, каб дазволіць ім выказаць свае меркаванні да моманту ўнясення змяненняў.
3. Ніводзін з Дагаворных Бакоў не аддае перавагу свайму або лобому іншаму авіяпрадпрыемству перад авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку, якое ажыццяўляе аналагічныя міжнародныя паветраныя зносіны, адносна прымянення яго мытных, іміграцыйных, каранцінных ды падобных правіл, або адносна выкарыстання аэропортаў, паветраных трас, паслуг авіятранспарту і звязаных з гэтым тэхнічных сродкаў, што знаходзяцца пад іх кіраваннем.

АРТЫКУЛ 14

Абмен інфармацыяй і статыстычнымі звесткамі

1. Авіяцыйныя ўлады кожнага з Дагаворных Бакоў падаюць авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку - па іх просьбе - такія статыстычныя звесткі, якія могуць быць абгрунтавана патрабаваныя, з мэтай вызначэння прававых ёмістасцяў, якія павінна забяспечыць назначанае авіяпрадпрыемства, вызначэння колькасці пасажыраў і грузу, што перавозыцца па дагаворных лініях, а таксама пачатковага і канцавога пунктаў беспасадачных перавозак, якія выключна ажыццяўляюцца ў трэцяй краіны або з іх.

АРТЫКУЛ 15

Прамы транзіт

1. Пасажыры, якія накіроўваюцца прамым транзітам праз тэрыторыю любога Дагаворнага Боку і не пакідаюць зону аэрапорта, адведзеную для такой мэты, падлягаюць толькі спрощанаму кантролю. Багаж і груз, якія накіроўваюцца прамым транзітам, вызваляюцца ад мытных збораў ды іншых падобных падаткаў.

АРТЫКУЛ 16

Кансультацыі

1. У духу цеснага супрацоўніцтва авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў праводзяць перыядычныя кансультацыі з мэтай забеспячэння выканання і здавальняючага ўзгаднення палажэнняў гэтага Пагаднення і Дадатку да яго.
2. Такія кансультацыі пачынаюцца на працягу 60 дзён з даты атрымання такога зап'ягу, калі Дагаворнымі Бакамі не агаворана іншае.

АРТЫКУЛ 17

Унясенне змяненняў

1. Калі адзін з Дагаворных Бакоў лічыць пажаданым унесці змяненні ў любы палажэнні гэтага Пагаднення, ён можа прасіць аб правядзенні кансультацый з другім Дагаворным Бокам. Такія кансультацыі паміж авіяцыйнымі ўладамі могуць праводзіцца шляхам абмеркаванняў або перапіскі і пачынаюцца не пазней за 60 дзён з даты зап'ягу. Любыя змяненні, узгодненыя такім чынам, набываюць сілу падцверджання шляхам абмену дыпламатычнымі нотамі.
2. Змяненні ў Дадатку да Пагаднення могуць ажыццяўляцца шляхам непасрэднай дамоўленасці паміж кампетэнтнымі авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў і могуць быць падцверджаныя шляхам абмену дыпламатычнымі нотамі.
3. У Пагадненне будуць унасіцца папраўкі дзеля адпаведнасці многабаковай Канвенцыі, якая можа стаць абавязковай для абодвух Дагаворных Бакоў.

АРТЫКУЛ 18

Урэгуляванне спрэчак

1. Калі паміж Дагаворнымі Бакамі ўзнікае любая спрэчка, звязаная з інтэрпрэтацыяй або прымяненнем гэтага Пагаднення, Дагаворныя Бакі павінны ў першую чаргу паспрабаваць вырашыць яе шляхам перагавораў.
2. Калі Дагаворныя Бакі не могуць дасягнуць урэгулявання шляхам перагавораў, яны могуць згадзіцца на перадачу спрэчкі на разгляд Суда, які складаецца з трох арбітраў, дзе кожны Дагаворны Бок прызначае па адным арбітры, а трэці прызначаецца двума ўжо прызначанымі. Кожны з Дагаворных Бакоў прызначае арбітра на працягу шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання любым Дагаворным Бокам па дыпламатычных каналах зап'ягу аб арбітражным вырашэнні спрэчкі, трэці арбітр прызначаецца на працягу наступных шасцідзесяці (60) дзён. Калі адзін з Дагаворных Бакоў не зможа прызначыць арбітра на працягу агаворанага тэрміну,

або калі трэці арбітр не прызначаны на працягу агаворанага тэрміну, любы Дагаворны Бок можа прасіць Прэзідэнта Рады Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі прызначыць арбітра ці арбітраў, у залежнасці ад выпадку. У любым выпадку, трэці арбітр павінен быць грамадзянінам трэцяй дзяржавы, выступаць як прэзідэнт арбітражнага Суда і вызначаць месца правядзення арбітражу. Арбітражны Суд вызначае сваю ўласную працэдуру вядзення спраў і, калі неабходна, вырашае, які закон мусіць прымяняцца.

3. Любое рашэнне, вынесенае арбітражным Судом, з'яўляецца абавязковым для абодвух Дагаворных Бакоў, калі яны не вырашаць інакш на працягу часу перадачы пытанняў на разгляд у арбітражным Судзе.
4. Судовыя выдаткі размяркоўваюцца пароўну паміж Дагаворнымі Бакамі.
5. Калі адзін з Дагаворных Бакоў не выконвае рашэнні, названыя ў пункце 3 гэтага Артыкула, другі Дагаворны Бок можа абмежаваць, прыпыніць або ануляваць любыя правы або прывілеі, якія ён надаў на падставе гэтага Пагаднення Дагаворнаму Боку або назначанаму авіяпрадпрыемству, што не выконвае абавязацельстваў.

АРТЫКУЛ 19

Рэгістрацыя

Гэтае Пагадненне і ўсе папраўкі да яго, таксама як і ўвесь абмен дыпламатычнымі нотамі, рэгіструюцца ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі.

АРТЫКУЛ 20

Спыненне дзеяння

1. Гэтае Пагадненне заключана на неакрэслены тэрмін.
2. Кожны з Дагаворных Бакоў можа ў любы час пісьмова паведаміць другому Дагаворнаму Боку аб сваім рашэнні

скасаваць гэтае Пагадненне. Адначасова такое паведамленне накіроўваецца ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі. У такім выпадку Пагадненне спыняе дзеянне праз дванадцаць (12) месяцаў пасля даты атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі гэтае паведамленне не было анулявана паводле ўзаемнай дамоўленасці да сканчэння гэтага тэрміну. Пры адсутнасці падцверджання атрымання другім Дагаворным Бокам гэтае паведамленне лічыцца атрыманым праз чатырнаццаць (14) дзён пасля атрымання паведамлення Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі.

АРТЫКУЛ 21

Уваходжанне ў сілу

Гэтае Пагадненне ўваходзіць у сілу з даты, з якой абодва Дагаворныя Бакі пісьмова паведамлі адзін аднаму шляхам абмену дыпламатычнымі нотамі аб выкананні ўнутрыдзяржаўных працэдур, неабходных для ўступлення Пагаднення ў сілу.

Дзеля засведчання чаго ніжэйпадпісаныя, належным чынам упаўнаважаныя на тое сваімі адпаведнымі Урадамі, падпісалі гэтае Пагадненне.

Учынена ў Мінску, 14 Мая, што адпавядае 25 дню месяца іюль 1992 года, у двух экзэмплярах на беларускай, іўрыце і англійскай мовах, прычым усе тры тэксты маюць аднолькавую сілу. У выпадку розначытанняў перавага аддаецца тэксту на англійскай мове.

За Урад
Дзяржавы Ізраіль:



За Урад
Рэспублікі Беларусь:



ДАДАТАК

да Пагаднення паміж Урадам Дзяржавы Ізраіль і Урадам Рэспублікі Беларусь аб паветраных зносінах паміж іх тэрыторыямі.

1. Маршруты, на якіх могуць выконвацца паветраныя перавозкі назначаным авіяпрадпрыемствам Рэспублікі Беларусь:

Пункт вылету	Мінск
Прамежкавыя пункты	Любы пункт
Пункт прызначэння	Тэль-Авіў
Дадатковыя пункты	Любы пункт

2. Маршруты, на якіх могуць выконвацца паветраныя перавозкі назначаным авіяпрадпрыемствам Дзяржавы Ізраіль:

Пункт вылету	Тэль-Авіў
Прамежкавыя пункты	Любы пункт
Пункт прызначэння	Мінск
Дадатковыя пункты	Любы пункт

3. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў не карыстаюцца правамі паводле Пятай ступені свабоды паветра пры перавозцы ў трэція краіны або з іх, калі няма іншай узаемнай дамоўленасці. Такія дамоўленасці павінны зацвярджацца авіяцыйнымі ўладамі абедзвюх краін да ўводу іх у дзеянне.

4. Любы або ўсе прамежкавыя ці дадатковыя пункты могуць быць прапушчаны падчас некаторых або ўсіх палётаў паводле меркавання назначанага авіяпрадпрыемства, пры ўмове, што маршруты пачынаюцца або заканчваюцца на тэрыторыі таго Боку, які назначае авіяпрадпрыемства.

**AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF BELARUS**

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

hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;² and

Acknowledging the importance of air transport as means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between peoples of the two countries; and

Desiring to promote the development of air transport between Israel and Belarus, to continue to the fullest extent the international cooperation in this field; and

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories and for the regulation of Civil Aviation activities,

Have agreed as follows:

Article I

DEFINITIONS

For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as otherwise provided herein:

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that

¹ Came into force on 20 January 1997 by notification, in accordance with article XXI.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Convention, any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

- b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and in the case of the Republic of Belarus, the Chairman of the State Aviation Committee, or in both cases any person or body duly authorised to perform any functions exercised by the said authorities;
- c) the term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services as specified in the Annex of this Agreement and in accordance with Article III of this Agreement;
- d) the terms "territory", "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- f) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article XVII of this Agreement.
- g) the term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;
- h) the term "agreed services" means the international air services, performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;
- i) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other

auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

- j) the term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period of time and route or section of a route.

Article II

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.
2. Unless otherwise specified in this Agreement or in its Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b. to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - c. while operating an agreed service on the specified routes, to embark and disembark in the other Contracting Party's territory, at the points specified in the Annex of this Agreement, passengers, cargo and mail coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article III of the Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2.a) and b) of this Article, provided proper authorisations have been obtained in advance from the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article III

DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating, between the territories of the two countries, the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall grant without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, to the designated airline the appropriate operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it fulfills the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article II of this Agreement in any case when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VI of this Agreement is in force in respect of those services.

Article IV

REVOCATION OR SUSPENSION OF RIGHTS

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article II of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:
 - a. in case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
 - b. in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - c. in any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article VEXEMPTION FROM DUTIES AND TAXES

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest possible possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.
2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:
 - a. introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - b. retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;
 - c. taken on board aircraft of the 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 such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

The material referred to in a), b) and c) above shall be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of 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 territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are taken out or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.
4. The exemptions provided by paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

Article VI

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and tariffs of other airlines. The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are predatory or discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall if be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other appropriate

international rate fixing mechanism for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than (30) days.
5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any State whose advice they may consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.
6. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

Article VII

REPRESENTATION

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the

territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. This staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.

2. The staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.
4. Each Contracting Party will endeavour to ensure that the respective designated airline of the other Contracting Party is provided with a suitable office and facilities required for its operation, in order to facilitate without undue delay the operation of the respective airlines of the Contracting Parties.

Article VIII

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation, or related to the operation of such aircraft while within its territory, will be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to, stay in, transit through and

departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration, and emigration, passports, customs, currency and sanitary measures, shall be complied with by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the other Contracting Party.

Article IX

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences 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 that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying its own territory.

Article X

SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provision of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

December 1970,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971² and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.³

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by 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; 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.
4. Each Contracting 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 Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 860, p. 105.

² *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

³ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. When a Contracting Party has reasonable ground to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article XI

TRANSFER OF EXCESS RECEIPTS

Based on the principle of reciprocity:

1. The designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party in local currency or in any freely convertible currency either directly or through agents, subject to appropriate authorizations obtained from the appropriate authorities of the other Contracting Party.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to convert to freely convertible currency the excess of receipts over expenditure and transfer from the territory of sale to their home territory this excess of receipts. Included in such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers within at most (30) days of application. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.
4. The airline of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the airlines of the Contracting parties shall receive priority of transfer similar to that of the other Contracting Party's imports.
5. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the exemption of all taxes and duties on the profit or incomes derived from the operation of the air services.

Article XII

CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for both designated airlines to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement.
2. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route, or on other routes of its network.
3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the traveling public of the territories of the Contracting Parties. This capacity shall be in principle equally shared between the designated airlines of the Contracting Parties, unless otherwise agreed.
4. The frequencies and the schedules for the operation of the agreed services shall be established by mutual agreement between the two designated airlines and

submitted to the aeronautical authorities for approval prior to the operation of the said agreed services and at least (30) days prior to their entry into force. In case such agreement cannot be reached between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. Additional capacity, when required, shall be coordinated between the designated airlines of both Contracting Parties before it is submitted for approval to the respective aeronautical authorities.
6. A commercial agreement between the two designated airlines shall be required while operating the agreed services. This commercial agreement shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

Article XIII

FACILITATION

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties or higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the

use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article XIV

EXCHANGE OF INFORMATION AND STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity to be provided by the designated airline, the amount of traffic carried on the agreed services as well as the origin and destination of non-stopover traffic, when exceptionally carried to/from third countries.

Article XV

DIRECT TRANSIT

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall be subject to a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article XVI

CONSULTATIONS

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 of its Annex.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article XVII

MODIFICATIONS

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between aeronautical authorities may be through discussion or by correspondence, and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications of the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes.
3. The Agreement will be amended so as to conform with any multilateral Convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article XVIII

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 negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator, within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified,

the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.

3. Any decision given by the arbitral Tribunal shall be binding on both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral Tribunal.
4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article XIX

REGISTRATION

This Agreement and all modifications thereto, as well as any exchange of Diplomatic Notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XX

TERMINATION

1. This Agreement shall be valid for an indefinite period of time.
2. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the 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 the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXI

ENTRY INTO FORCE

The Agreement shall enter into force at the date on which both Contracting Parties give written notifications to each other by exchange of Diplomatic Notes that their respective internal requirements for entry into force have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized, thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in MINSK, this 14 day of May, 1996 which corresponds to the 23 day of Iyar, 5756 in two original copies in each of the Hebrew, Belorussian and English languages, all three texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the State of Israel:

1

For the Government
of the Republic of Belarus:

2

¹ Eliahu Valk.

² Rygor Konstantsinavitch Fiedorov.

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND THE GOVERNMENT OF ISRAEL ON SCHEDULED AIR TRANSPORT BETWEEN THEIR TERRITORIES

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Republic of Belarus:

Point of origin:	Minsk
Intermediate Points:	Any point
Point of destination:	Tel-Aviv
Points Beyond:	Any point

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the State of Israel:

Point of origin:	Tel-Aviv
Intermediate Points:	Any point
Point of destination:	Minsk
Points Beyond:	Any Point

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall not exercise 5th freedom traffic rights, to/from third countries, unless they mutually agree otherwise. Such agreements have to be approved by both aeronautical authorities before their implementation.

4. Any or all of the intermediate or beyond points may, at the opinion of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the services begin or terminate in the territory of the party designating the airline.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉLARUS,
RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République du Bélarus, ci-après dénommés les Parties contractantes;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²; et

Reconnaissant l'importance des transports aériens comme moyen de créer et de conserver l'amitié, la coopération et la compréhension entre les peuples des deux pays; et

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre Israël et le Bélarus et de poursuivre à tous égards la coopération internationale dans ce domaine; et

Souhaitant conclure un Accord pour l'exploitation de services aériens entre leurs territoires et pour la réglementation des activités liées à l'aviation civile;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, et sauf indications contraires du contexte :

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de toute modification apportée aux Annexes ou à la Convention, conformément à ses Articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications soient devenues applicables aux deux Parties contractantes ou aient été ratifiées par elles;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de l'Etat d'Israël, du Ministre des transports et, dans le cas de la République du Bélarus, du Président du Comité d'Etat de l'aviation, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à effectuer les fonctions attribuées auxdites autorités;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise de transport aérien que chacune des Parties contractantes aura choisie pour exploiter les services convenus spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, conformément à l'article III de cet Accord;

¹ Entré en vigueur le 20 janvier 1997 par notification, conformément à l'article XXI.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

d) Les termes ou expressions « territoire », « services aériens », « services aériens internationaux », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de ses Annexes et de tout amendement qui pourrait y être apporté;

f) Le terme « Annexe » s'entend de l'Annexe au présent Accord ou telle qu'amendée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article XVII du présent Accord;

g) L'expression « routes spécifiées » s'entend des routes qui sont ou qui seront fixées dans l'Annexe au présent Accord;

h) L'expression « services convenus » s'entend des services aériens internationaux accomplis par l'aéronef pour le transport public de passagers, de marchandises et de courrier, qui peuvent être exploités conformément aux dispositions de l'Accord sur les routes spécifiées;

i) Le terme « tarif » s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises et des conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations d'agences et pour d'autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions prévues pour le transport du courrier;

j) Le terme « capacité », s'agissant des « services convenus », s'entend de la capacité de transport des aéronefs utilisés sur ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou un tronçon de route.

Article II

OCTROI DE DROITS

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'assurer des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Sauf dispositions contraires du présent Accord ou de son Annexe, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante jouit des droits suivants :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur les routes spécifiées, embarquer ou débarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, et aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien.

3. Aucune disposition du présent article n'est censée conférer à une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du

courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées à l'article III du présent Accord, jouissent également des droits spécifiés aux paragraphes 2, *a* et *b* du présent article, à condition que les autorisations voulues aient été délivrées auparavant par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article III

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET PERMIS D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter entre les territoires des deux pays les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de la désignation, chacune des Parties contractantes accorde sans retard, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, le permis d'exploitation voulu à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes a le droit de refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée, des droits précisés à l'article II du présent Accord, lorsqu'elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a dûment été désignée et a reçu le permis d'exploitation, elle peut commencer, n'importe quand, à assurer les services convenus, à condition qu'un tarif établi selon les dispositions de l'article VI du présent Accord soit en vigueur pour lesdits services.

Article IV

ANNULATION OU SUSPENSION DES DROITS

1. Chacune des Parties contractantes a le droit d'annuler le permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'article II du présent Accord et accordés à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Si elle a des raisons de douter qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette autre Partie;

b) Si cette entreprise de transport aérien ne respecte pas la législation ou la réglementation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité immédiate d'annuler le permis, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer les conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article V

EXEMPTION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1. Chacune des Parties contractantes exonère, sur la base de la réciprocité, l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, et cela dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres droits ou impositions nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons, le tabac et les autres articles destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol), et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante et assurant les services convenus, de même que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le label de l'entreprise et la documentation publicitaire habituelle distribuée gratuitement par elle.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 dudit article lorsqu'ils sont :

a) Introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) Conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) Embarqués à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés intégralement ou en partie à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exonération, à condition qu'ils ne soient pas cédés à des tiers sur le territoire de ladite Partie contractante.

Le matériel mentionné aux paragraphes *a*, *b* et *c* ci-dessus est placé sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les équipements de bord normaux ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire

de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des services de douanes de ce territoire. S'ils le sont, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces services jusqu'à leur réexportation ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement, conformément à la réglementation douanière.

4. Les exonérations visées au paragraphe 1 du présent article sont également accessibles à l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes qui aura conclu des arrangements avec une autre entreprise bénéficiaire des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante, pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets visés au paragraphe 1 du présent article

Article VI

TARIFS

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à un niveau raisonnable qui tient dûment compte de tous les facteurs à prendre en considération, notamment les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien. Les Parties contractantes considèrent comme inacceptables les tarifs abusifs ou discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs, en raison de l'abus d'une position dominante, ou artificiellement bas du fait de l'octroi direct ou indirect d'une subvention ou d'un soutien du Gouvernement.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, établis d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes, après consultation avec d'autres entreprises de transport aérien qui desservent tout ou partie de la même route et, lorsque cela est possible, ledit accord est conclu en ayant recours au mécanisme d'établissement des tarifs de l'Association internationale du transport aérien ou à tout autre mécanisme approprié de fixation des tarifs internationaux.

3. Les tarifs ainsi convenus sont proposés à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Toutefois, ce délai peut dans certains cas spéciaux être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Les autorités aéronautiques peuvent donner tacitement cette approbation. Si aucune d'elles ne fait opposition dans les trente (30) jours suivant la date de la proposition déposée, conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés approuvés. Si le délai de proposition est réduit, comme le prévoit le paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent décider de ramener à moins de 30 jours le délai d'opposition.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai applicable conformément au paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie son opposition à l'application d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout Etat dont elles peuvent estimer utile de recueillir l'avis.

6. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, la validité d'un tarif n'est pas prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date normale de son expiration.

Article VII

REPRÉSENTATION

1. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes est autorisée, sous réserve de réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et ses personnels d'exploitation, commercial et technique nécessaires pour l'exploitation des services convenus. Ces personnels sont choisis selon les besoins parmi les ressortissants de l'une des Parties contractantes ou des deux.

2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ses besoins en personnel peuvent être satisfaits par ses propres employés ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne qui exerce son activité sur le territoire de l'autre Partie contractante et qui est habilitée à offrir de tels services sur ce territoire.

3. Les représentants et les personnels en question sont assujettis à la législation et à la réglementation en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à cette législation et à cette réglementation, chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis ou visas de travail nécessaires et les autres documents similaires aux représentants et aux membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

4. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante dispose des locaux et des installations nécessaires pour ses activités, afin de faciliter sans retard indu le fonctionnement des entreprises de transport aérien respectives des Parties contractantes.

Article VIII

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, qui régissent sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation internationale ou bien l'exploitation de ces aéronefs sur son territoire, sont applicables à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, à l'entrée sur son territoire, à la sortie de celui-ci ou pendant le séjour sur ce dernier.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, applicables sur son territoire à l'entrée, au séjour, au transit et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et du courrier embarqués sur des aéronefs, y compris les règlements en matière d'entrée et de départ, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane, de devises et de contrôle sanitaire doivent être respectés par l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, durant le séjour sur ce territoire et au départ de ce dernier.

Article IX

ACCEPTATION DES CERTIFICATS ET PERMIS

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions auxquelles ces certificats ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux minimums éventuellement fixés conformément à la Convention.

2. Cependant, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, la validité des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

Article X

SÉCURITÉ

1. Les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie. Les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, et du Protocole pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'Aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988⁴.

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

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et contenues dans les Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger les exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus, dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de ce territoire. Chacune des Parties contrac-

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.

tantes veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considère aussi avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article XI

TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

En application du principe de réciprocité :

1. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a toute latitude pour vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent, en monnaie locale ou dans une monnaie librement convertible, sous réserve d'autorisations délivrées par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toute latitude pour convertir en devises librement convertibles l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses et de transférer le montant du territoire de ventes vers le territoire de leur pays d'origine. Ces transferts nets comprennent le produit des ventes effectuées, directement ou par l'intermédiaire d'un agent, de prestations de transport aérien et celle des ventes de services connexes supplémentaires et ils sont effectués conformément à l'accord de paiement en vigueur entre les deux pays et aux règlements de change applicables.

3. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes se voient accorder les autorisations de transfert dans un délai de trente (30) jours au maximum, suivant le dépôt de leur demande. La procédure appliquée pour ces transferts est conforme aux règlements de change du pays dans lequel les recettes sont enregistrées.

4. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes ont toute latitude pour procéder au transfert dès réception des autorisations. Si des problèmes techniques les empêchent d'y procéder immédiatement, elles bénéficient des priorités en matière de transfert similaires à celles accordées en général pour les importations des Parties contractantes.

5. Chacune des Parties contractantes exonère l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante de tous impôts et taxes sur les bénéfices ou revenus tirés de l'exploitation des services aériens.

Article XII

CAPACITÉ DE TRANSPORT

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus spécifiés dans l'Annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante doit prendre en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur toute ou partie des mêmes routes ou sur d'autres routes de son réseau.

3. La capacité de transport accordée à l'entreprise de transport aérien désignée pour les services convenus dépend étroitement de la demande estimée de transport aérien de passagers entre les territoires des Parties contractantes. Cette capacité est en principe également partagée entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes, sauf convention contraire.

4. La fréquence et les horaires des vols dans l'exploitation des services convenus sont arrêtés d'un commun accord entre les deux entreprises de transport aérien désignées et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques au moins 30 jours avant leur entrée en vigueur. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent parvenir à un accord, la question est soumise aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. La capacité supplémentaire, éventuellement nécessaire, est coordonnée entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes avant d'être soumise à l'approbation des autorités aéronautiques respectives.

6. L'exploitation des services convenus doit faire l'objet d'un accord commercial entre les deux entreprises de transport aérien désignées. Cet accord est soumis à l'approbation des autorités aéronautiques respectives.

Article XIII

FACILITATION

1. Chacune des Parties contractantes peut imposer ou autoriser l'imposition de charges justes et raisonnables à l'utilisation des aéroports ou autres équipements de navigation aérienne, à condition que ces charges ne soient pas supérieures à celles acquittées par ses propres entreprises de transport aérien pour des services entre les territoires des Parties contractantes ou plus élevées que celles payées par d'autres entreprises de transport aérien assurant des services internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encourage les consultations entre ses autorités responsables de l'imposition de redevances d'usage et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services ou équipements considérés et ce, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute proposition visant à modifier le montant des redevances

d'usage doit être notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que les modifications n'entrent en vigueur.

3. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien, qu'elle soit nationale ou étrangère, la préférence sur une entreprise de l'autre Partie contractante qui assurerait des services internationaux similaires pour l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres règlements similaires, ni pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes et des services de contrôle de la circulation aérienne ou des autres équipements apparentés sous son contrôle.

Article XIV

ECHANGE D'INFORMATIONS ET DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les informations statistiques dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour déterminer la capacité de transport assurée par l'entreprise de transport aérien désignée, le volume du trafic transporté sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination du trafic sans escale dans le cas de transports exceptionnels à destination ou en provenance de pays tiers.

Article XV

TRAFIC EN TRANSIT DIRECT

Les passagers en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes, qui ne quittent pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée, ne font l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et des taxes similaires.

Article XVI

CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement en vue d'assurer l'application et le respect fidèles des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Ces consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, sauf décision contraire des Parties contractantes.

Article XVII

MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier telle ou telle disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations qui se dérouleront entre les autorités aéronautiques, peuvent s'effectuer oralement ou par correspondance et débutent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande. Les modifications ainsi

convenues entrent en vigueur dès qu'elles ont été confirmées par échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications peuvent être apportées à l'Annexe au présent Accord par entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes, et confirmées par échange de notes diplomatiques.

3. Le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de toute convention multilatérale qui pourrait prendre force obligatoire pour les deux Parties contractantes.

Article XVIII

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à un tribunal de trois arbitres, dont un nommé par chacune des Parties contractantes, le troisième arbitre étant désigné par les deux premiers choisis. Chacune des Parties contractantes désigne son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date où l'une d'elles a reçu de l'autre par la voie diplomatique une demande d'arbitrage du différend et le tiers arbitre doit être désigné dans les soixante (60) jours qui suivent. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans tous les cas, le tiers arbitre, qui doit être ressortissant d'un Etat tiers, préside le tribunal et décide du lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrête lui-même son règlement intérieur et, si nécessaire, décide de la loi applicable.

3. Toute sentence du tribunal arbitral a force obligatoire pour les deux Parties contractantes, à moins qu'elles en aient décidé autrement en lui soumettant le différend.

4. Les dépenses du tribunal sont partagées en parts égales entre les Parties contractantes.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une sentence rendue en application du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut, pour la durée du manquement, limiter, suspendre ou annuler tout droit ou privilège accordé par elle en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

Article XIX

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et toutes modifications qui y seraient apportées, ainsi que tout échange de notes diplomatiques, sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XX

DÉNONCIATION

1. Le présent Accord est valide pendant une période indéfinie.
2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment signifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Sa notification doit être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXI

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifiées par écrit, moyennant échange de notes diplomatiques, l'accomplissement de leurs formalités internes nécessaires à cette entrée en vigueur.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Minsk le 14 mai 1996, qui correspond au 25 Iyar 5756, en deux exemplaires originaux, chacun en langues hébraïque, biélorussienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement
de l'Etat d'Israël :
ELIAHU VALK

Pour le Gouvernement
de la République du Bélarus :
RYGOR KONSTANTSINAVITCH
FIEDOROV

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CONCLU ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉLARUS ET LE GOUVERNEMENT D'ISRAËL, CONCERNANT LES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES

1. Routes sur lesquelles l'entreprise de transport aérien désignée par la République du Bélarus peut assurer des services aériens :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Minsk	Tous points	Tel-Aviv	Tous points

2. Routes sur lesquelles l'entreprise de transport aérien désignée par l'Etat d'Israël peut exploiter des services aériens :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Tel-Aviv	Tous points	Minsk	Tous points

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes n'exerceront pas les droits de trafic de 5^e liberté à destination de pays tiers ou en provenance de ces derniers, à moins qu'elles ne conviennent mutuellement du contraire. Ces accords doivent être approuvés par les deux autorités aéronautiques avant leur entrée en vigueur.

4. Les entreprises de transport aérien désignées pourront omettre un ou plusieurs points intermédiaires ou un ou plusieurs points au-delà de leur territoire sur un ou sur la totalité de leurs vols, à la discrétion de l'entreprise désignée, à condition que le point de départ et le point d'arrivée des services se trouvent sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise.