



רשומות

Certified Copy

ד"ר אלימלך עיני  
מ.ר. 29727  
SON EILITON, ATTORNEY

# כתבי אמנה

1011

## הסכם בין ממשלת מדינת ישראל ובין ממשלת הרפובליקה של הונגריה בדבר הובלה אווירית

נעשה בירושלים ביום 1 במרס, 1989  
נכנס לתוקף ביום 11 באוקטובר, 1989

### AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF HUNGARY ON AIR TRANSPORT

The Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Hungary (hereinafter the Contracting Parties);

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

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

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 Convention, any amendment of the Annexes of 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 Republic of Hungary the Ministry of Transport, Communication and Construction and in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, or in both cases any person or body duly authorised to perform any function 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;

ממשלת הרפובליקה של הונגריה וממשלת מדינת ישראל  
אל (להלן "הצדדים המתקשרים");

כהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אורחית בינלאומית,  
שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944,

וכרצותן לקדם את פיתוח התובלה האווירית בין הונגריה  
ובין ישראל ולהמשיך במידה המלאה ביותר את שיתוף  
הפעולה הבינלאומי בתחום זה,

הסכימו לאמור:

## סעיף 1

### הגדרות

לענין פירושו והחלתו של ההסכם, זולת אם נקבע בו  
אחרת:

א. המונח "אמנה" משמעו האמנה בדבר תעופה  
אורחית בינלאומית שנפתחה לחתימה  
בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, לרבות כל  
נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאותה אמנה, וכל  
תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90  
ו-94 שבה, ככל שאותם נספחים ותיקונים היו  
לכני פועל לגבי שני הצדדים המתקשרים או  
אושרו על ידם;

ב. המונח "רשויות תעופה" משמעו, לגבי  
הרפובליקה של הונגריה, שר התחבורה,  
התקשורת והבינוי, לגבי מדינת ישראל, שר  
התחבורה, ולגבי שתייהן כל אדם או גוף  
שהוסמכו כדין לבצע כל תפקיד המבוצע על  
ידי הרשויות האמורות;

ג. המונח "מוביל אוירי מיועד" משמעו המוביל  
אווירי שכל צד מתקשר קבע כדי להפעיל את  
השירותים המוסמכים, כמפורט בנספח להס-  
כם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;

- d) the terms "territory", "international air services" 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 "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;
- g) the term "agreed services" means the international air services which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;
- h) 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 of conditions for the carriage of mail.

## Article II

### Traffic rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.
2. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:
  - a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
  - c. to make stops in the said territory for the purpose of taking on or putting down, while operating the agreed

ד. למונחים "שטח ארץ", "שירותי אוויר בינלאומיים" וכן "חנייה שלא למטרות העבורה מסחרית" תהא המשמעות שפורשה בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;

ה. המונח "הסכם" משמעו הסכם זה, נספחיו וכל תיקונים להם;

ו. המונח "נתיבים מפורטים" משמעו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;

ז. המונח "שירותים מוסמכים" משמעו שירותי אוויר בינלאומיים שניתן להפעילם בהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;

ח. המונח "תעריף" משמעו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי סוכנויות ושירותי עזר אחרים, אך להוציא תשלום ותנאים להובלת דואר.

## סעיף 2

### זכויות תעבורה

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם לשם כינונם של שירותי תי אוויר בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח.
2. המוביל האווירי שנקב כל צד מתקשר יהנה, בהיותו מפעיל שירות מוסכם בנתיב שפורט, מזכויות היתר דלקמן:
  - א. לטוס ללא חניה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
  - ב. לבצע נחיתות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות; וכן
  - ג. לבצע נחיתות בשטח האמור לשם העלאתה או הורדתה של תעבורה בינלאומית של נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או במשולב,

services as specified in the Annex, international traffic of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

1. Nothing in this Agreement 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 and mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

### Article III

#### Designation of airlines and operating authorization

Each Contracting party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

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 authorization.

The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill 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.

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.

בהיותו מפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בנספח.

3. אין בהסכם זה כדי להעניק למוכיל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים את זכות היתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר המובלים בשכירות או כשכר והמיועדים לנקודה אחרת בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר.

### סעיף 3

#### קביעת מובילים אויריים והרשאת הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לקבוע, בכתב, לצד המתקשר האחר, מוביל אוירי אחד לשם הפעלה השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

2. עם קבלת קביעה כאמור יעניק הצד המתקשר האחר ללא דיחוי למוכיל האוירי שנקבע, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את ההרשאה המתאימה.

3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחר רשאיות לדרוש ממוכיל אוירי שנקבע על ידי הצד המתקשר האחר שיניח דעתן כי כשיר הוא למלא את התנאים שנקבעו בהתאם ובתקנות המובילים באויר רח רגיל וסביר, לגבי הפעלת שירותי אויר בנלאומיים, על-ידי אותן רשויות בהתאם להוראות האמנה.

4. לכל צד מתקשר תהא הזכות לסרב להעניק את הרשאת הפעלה המאוזכרת בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שראה בהם צורך בדבר השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה על-ידי המוביל האוירי שנקבע, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על אותו מוביל אוירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האוירי או בידי אורחיו.

Article V

Exemption from Customs Duties and other charges

סעיף 5

פטור מחשומי מכס והיטלים אחרים

Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubrication oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco 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 ticket 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.

1. כל צד מתקשר יפטור, על בסיס של הדדיות, כמלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר ממיגבלות יבוא, חשומי מכס, מסי כול, אגרות בדיקה ושאר חשומי תובנה והיטלים ארציים על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, הספקה טכנית מתכלה, חלקי חילוף, לרבות מנועים, ציוד כלייטיס רגיל, ציוד לכלייטיס (לרבות יין שרף, טבק ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה); פריטים אחרים הנוצדים לשימוש אך ורק בקשר לפעולתם או שירותם של כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אותו צד מתקשר המפעילים את השירותים המוסכמים; וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שמרי מטען אויריים, כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה מודפסים עליהם וחומר פירסומי רגיל המופץ חינם עלידי אותו מוביל אוירי מיועד.

The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על פריטים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:

- 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 the 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 the 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;
- d. whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party

- א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מסעמו;
- ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בהגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או כצאתם ממנו;
- ג. שנלקחו אל כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ונועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;
- ד. בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו כשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור ובין שלא,

granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of 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 re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### 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.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall if possible be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultations 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 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)

ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

3. הציוד המוטס הרגיל וכן החומרים והאספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים, לא יפורקו בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה כאמור, ניתן לשימם תחת השגחת הרשויות האמורות עד ליצואם החוזר או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

4. נוסעים במעבר דרך שטחו של אחד הצדדים המתקשרים יהיו כפופים לביקורת ממושטת מאוד בלבד. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מתשלומי מכס וממסים דומים אחרים.

#### סעיף 6

#### תעריפים

1. תעריפים אשר ייגבו על-ידי המוביל אווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בעד הובלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר או ממנו ייקבעו כשיעורים סבירים, תוך התחשבות נאותה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות הוצאות ההפעלה, רווח סביר ותעריפים של מובילי אוויריים אחרים.
2. תעריפים המאוזכרים בס'ק 1 לסעיף זה, יוסכם עליהם, מקום שאפשר, בין המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אוויריים אחרים הפועלים בנתיב, כולו או חלקו, והסכם כאמור יושג, כל אימת שאפשר, אגב שימוש בנוהלי האיגוד הבינלאומי לתובלה אווירית לשם חישוב התעריפים.
3. תעריפים שהוסכם עליהם כך יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות 45 יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים

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.

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 provision of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them in accordance with paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff as specified in paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVII of this Agreement.

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.

מיוחדים ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.

4. אישור זה יכול שיינתן במפורש. לא הביעה שום רשות תעופה אי הסכמה תוך 30 יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלו כמאושרים. במקרה שפרק הזמן להגשה קוצר, כנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שבו יש להודיע על כל אי הסכמה יהא פחות משלושים (30) יום.

5. לא יכלו להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או מסרה רשות תעופה אחת, בפרק הזמן החל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת הודעה על אי הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישתדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית.

6. לא יכלו רשויות התעופה להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להם בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעתו של תעריף כלשהו כמפורש בס"ק 5 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 17 להסכם זה.

7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה ישאר בחוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש. אף-על-פי-כן לא יוארך תעריף מכוז ס"ק זה ליותר משנים-עשר (12) חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

**Article VII**  
**Representation**

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.
2. These 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.

**Article VIII**

**Compliance with laws and regulations**

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into and until including its departure from, the said territory.
2. The laws, regulations and procedures of either contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance customs

**סעיף 7**

**ייצוג**

1. המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשר רים יורשה להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר את נציגיו וחבר עובדים מסחרי, תפעולי וטכני, להפעלת השירותים המוסכמים. חבר עובד דים זה ייבחר מקרב אזרחיהם של אחד הצדדים או שניהם, לפי הצורך.
2. דרישות אלו לגבי חבר עובדים יכול שימולאו, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד על ידי חבר עובדיו הוא או אגב שימוש בשירותיהם על ארגון, חברה או מוביל אוירי אחרים הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והמורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים וחבר העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות שבחוקף אצל הצד המתקשר האחר, ובהתאם לאותם חוקים ותקנות, כל צד מתקשר יעניק, על בסיס של הדדיות ובעיכוב המזערי, את היתרי העבודה, אשרות חסוקה או מסמכים דומים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

**סעיף 8**

**מילוי אחרי חוקים ותקנות**

1. חוקי, תקנותיו ונהלי כל צד מתקשר הנוגעים לכניסתם לשטח ארצו או ליציאתם ממנו של כלי טיס מועסקים בשירותי אויר בינלאומיים, או להפעלתם וטיסתם של אותם כלי טיס, ימולאו על ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח ארץ האמור, ועד, וכולל יציאתם ממנו.
2. חוקי, תקנותיו ונהלי כל צד מתקשר הנוגעים להגירה, לדרכונים או לתעודות מסע מאושרות אחרות, כניסה, מיפדה מבית המכס והסגר, יקויימו על-ידי אנשי הצוות, הנוסעים, המטען והדואר

and quarantine shall be complied with by or on behalf of crew, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the said Contracting Party.

#### Article IX

##### Certificates and licences

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 International Civil Aviation Convention.

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

Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of

המובלים בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר, או מטעמם, עם כניסתם לשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

#### סעיף 9

##### תעודות ורשיונות

תעודות כדבר כושר טיסה, תעודות סמיכות ורשיונות שהוצאו או שקיבלו את תוקפם על-ידי אחד הצדדים המתקשרים והעומדים עדיין בתוקפם, יוכרו כבעלי חוקף חוקי על-ידי הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים, וכלבד שהדרישות שלפיהן הוצאו או קיבלו את תוקפם תעודות או רשיונות כאמור הן שוות ערך לתקני המינימום שעשויים לקובעם בהתאם לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, או עולות עליהם.

אולם, כל צד מתקשר שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתוקפם של תעודות הסמיכות והרשיונות שהוצאו נקו לאזרחיו הוא על-ידי הצד המתקשר האחר לשם טיסה מעל לשטח ארצו שלו.

#### סעיף 10

##### בטיחות

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבותיהם על-פי המשפט הבין-לאומי, מאשרים הצדדים המתקשרים מחדש כי התחייבותם זה לזה להגן על בטיחות התעופה האזרחית מפני מעשי פגיעה בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי-נפרד מן ההסכם. מבלי להגביל את כלליותן של זכויותיהם והתחייבותיהם על-פי המשפט הבין-לאומי, יפעלו הצדדים המתקשרים במיוחד בהתאם להוראותיהן של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים אחרים המבוצעים בכלי טיס שנתחמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963, האמנה לדיכוי תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס, שנתחמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות

Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

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 on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
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.

התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, והפרוטוקול דיכוי מעשים בלתי חוקיים של אלימות בנמלי אויר המשמשים את התעופה האזרחית הבין-לאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה כדי למנוע מעשים של חפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אויר ומתקני טיס, וכל איום אחר על בטחון התעופה האזרחית.
3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטיחות התעופה שנקבעו על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ושיוחזרו כנספחים לאמנת התעופה האזרחית הבין-לאומית, ככל שאותן הוראות בטיחות חלות על הצדדים; הם ידרשו כי מעילי כלי טיס שברישומם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי אויר שבשטח ארצם, יפעלו בהתאם להוראות בטחון התעופה האמורות.
4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לדרוש מאותם מפעילים של כלי טיס לקיים את הוראות בטיחות התעופה המאוזכרות בס"ק 3 לעיל, הנדרשות על ידי הצד המתקשר האחר לצורך כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האמור, שהייה בו או יציאה ממנו. כל צד מתקשר יבטיח כי יוחלו באורה יעיל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני יד, כבודה, מטען וציידה לכלי טיס, לפני העליה או הטעינה ובמהלכן. כל צד מתקשר יתן גם תשומת-לב אוהדת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לאמצעי בטחון מיוחדים סבירים לנוכח איום מסוים.

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.

#### Article XI

##### Transfer of Excess Receipts

The designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party either directly or through an agent, in the local currency or in any freely convertible currency in accordance with the respective applicable National Laws and Regulations.

The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

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.

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party on a reciprocal basis, the exemption of all taxes and duties on the profit or incomes derived from the operation of the air services.

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של הפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטחון כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני טיס, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה בהקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים הנוגעים להביא תקרית או איום בתקרית כאמור לסיוע מהיר ובטוח.

#### סעיף 11

##### העברת עורפי תקבולים

1. המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יהיה חופשי למכור שירותי תובלה אווירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במישרין או באמצעות סוכן, במטבע המקומי או בכל מטבע בר המרה באורח חופשי, בהתאם לחוקים ולתקנות הלאומיים החלים אצל שני הצדדים.

2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להעביר משטח ארץ המכירה לשטח ארץ ביתם, את עודף התקבולים על הוצאות בשטח ארץ המכירה. נכללות באותה העברה נטו הכנסות ממכירות, שנעשו במישרין או באמצעות סוכן, של שירותי תובלה אווירית ושירותי עזר משלימים, וכן ריבית מסחרית רגילה שזכו בה על אותן הכנסות בהיותן בהפקדה לקראת העברה.

3. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברות כאמור תוך 20 יום, לכל היותר, מתאריך הבקשה. הנוהל להעביר רוח כאמור יהא בהתאם לתקנות מטבע וז של ארץ שבה נצמחה ההכנסה.

4. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, על בסיס של הדדיות, את הפטור מכל המיסים ותשלומי החובה על הרווחים או ההכנסות הנובעים מהפעלתם של שירותי האוויר.

Article XII  
Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. In operating the agreed services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the 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 routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
  - a. traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
  - b. traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking into account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
  - c. the requirements of through airline operation.

סעיף 12

הוראות לענין קיבולת

1. למובילים האויריים של שני הצדדים המתקשרים תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחי ארצותיהם.
2. בהפעלת השירותים המוסכמים יביא המוביל האוירי של כל צד מתקשר בחשבון את ענייני המוביל האוירי של הצד המתקשר האחר, כדי לא לפגוע שלא לצורך בשירותים שמספק האחרון באותם נתיבים, כולם או מקצתם.
3. לשירותים המוסכמים שיספקו המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המקשרים תהיה זיקה הדוקה לדרישות הציבור לתעבורה בנתיבים המפורטים, ומטרתם הראשונית תהא הספקתה, תוך התחשבות בגורם עומס סביר, של קיבולת אשר תהלוּם את הדרישות השוטפות והחוזיות באורח סביר להובלת נוסעים, מטען ודואר שמקורם כשטח ארצו של הצד המתקשר אשר קבע את המוביל האוירי, או המועברים אליו. הסידורים להובלת נוסעים, מטען ודואר המועלים והמורדים כאחת בנקודות שעל הנתיבים המפורטים כשטחי ארצותיהן של מדינות זולת זו שקבעה את המוביל האוירי ייעשו על-פי עקרונות כלליים הנוגעים לקיבולת, לאמור:
  - א. צרכי התעבורה אל שטח ארצו של הצד המתקשר שקבע את המוביל האוירי, וממנו;
  - ב. צרכי תעבורת האיזור שדרכו עובר המוביל האוירי, לאחר שהובאו בחשבון שירותי תובלה אחרים שהוקמו על-ידי מובילים אויריים של מדינות השוכנות באיזור, וכן לצרכי הפעלת שירות אוירי ישיר.
  - ג. דרישות הפעלתו של מוביל אוירי בסיסת מעבר.

### Article XIII

#### Approval of Schedules

1. 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 at least 30 days prior to their entry into force. In case such an agreement cannot be reached between the two designated airlines the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
2. 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.
3. The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statement of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this paragraph. Such statement shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

### Article XIV

#### Facilitation

1. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations or to other aviation facilities in the territory of the first party, shall not be higher than those applied in the territory of that first party to the operations of other foreign airlines engaged in similar international air services.
2. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other foreign air-

### סעיף 13

#### אישור לוחות זמנים

1. תדירויות ולוחות זמנים להפעלת שירותים מוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין שני המובילים האוויריים המיועדים ויוגשו לאישור רשויות התעבורה האווירית 30 יום לפני כניסתם לתוקף. לא הושגה הסכמה כאמור בין שני המובילים האוויריים המיועדים, יימסר העניין לרשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
2. יידרש הסכם מסחרי בין שני המובילים האוויריים המיועדים בעת הפעלתם את השירותים המוסכמים. הסכם מסחרי זה יוגש לאישור רשויות תעופה של שני הצדדים.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר יספקו לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לבקשתו, אותן דו"חות סטטיסטיים, תקופתיים או אחרים, עשויים להידרש באורח סביר לצורך בדיקת הקיבולת שסופקה בשירותים המוסכמים על-ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, המאוחר בראשונה בסעיף זה. דו"ח זה יכלול כל מידע הדרוש לקביעת כמות התעבורה שהובלה באותו מוביל אוירי בשירותים המוסכמים, וכן מוצא התעבורה האמורה ויעדה.

### סעיף 14

#### הקלות

1. האגרות וההיסלים המוטלים בשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על פעולות המוביל האווירי או על מתקני תעופה אחרים בשטח ארץ הצד הראשון, לא יעלו על אלה המוטלים בשטח ארץ הצד הראשון על פעולתם של מובילים אויריים זרים אחרים, העוסקים בשירותי אויר בינלאומיים דומים.
2. שום צד מתקשר לא יתן עדיפות למוביל אוירי זר אחר על-פני מובילו האווירי המיועד של הצד

lines over a designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

3. 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.

#### Article XV

##### Consultations

1. In a spirit of close co-operation, 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 XVI

##### 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.

המתקשר האחר בהחלת תקנותיו כעניין מכס, הגירה וכדומה; או בשימוש בנמלי אוויר, נתיבי אוויר ושירותי תעבורת אוויר ושירותים קשורים לכך שבשליטתו.

3. כל צד מתקשר יעודד קיום התייעצויות בין רשותיו המוסמכות המטילות היטלים ובין מובי" לים אויריים המיועדים המשתמשים בשירותים ובמתקנים; ומקום שמעשי, באמצעות ארגוני המובילים האויריים היציגים. תינתן הודעה סבירה למשתמשים לגבי הצעות לשינויים בהיטלי המשתמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם בטרם ייבצעו השינויים.

#### סעיף 15

##### התייעצויות

1. רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יתייעצו זו עם זו מפעם לפעם, ברוח של שיתוף פעולה הדוק, להבטחת ביצוען של הוראות הסכם זה ונספחו, וקיומן באורח מניח את הדעת.
2. התייעצויות אלו יתחילו תוך פרק זמן של שישים (60) יום מתאריך קבלת בקשה כאמור, זולת אם הסכימו הצדדים המתקשרים אחרת.

#### סעיף 16

##### שינויים

1. סבור אחד הצדדים המתקשרים שרצוי לשנות הוראה מהוראות הסכם, רשאי הוא לבקשה התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה יכול שיתנהלו בדיונים או בהתכתבות, והן יתחילו תוך פרק זמן של שישים (60) יום מתאריך הבקשה. שינויים שכך הוסכם עליהם יכנסו לתוקפם כאשר יאושרו בחילופי איגרות דיפלומטיות.

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 XVII

### 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 directly between the aeronautical authorities and if necessary through diplomatic channels.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by these 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

2. שינויים בנספח להסכם זה יכול שייעשו בהסכם ישיר בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים, ויאשרו בחילופי איגרות דיפלומטיות.

3. ההסכם יתוקן כך שיתאים לכל אמנה רב-צדדית העשויה לחייב את שני הצדדים המתקשרים.

## סעיף 17

### יישוב מחלוקות

1. התעורר סכסוך בין הצדדים המתקשרים בעניין פרשנות להסכם זה או החלתו, ישתדלו הצדדים המתקשרים בראש ובראשונה ליישבו כמשא ומתן ישיר בין רשויות התעופה, ומקום שנחוצו, בצינור רות הדיפלומטיים.
2. לא הגיעו הצדדים המתקשרים לכלל הסכמה במשא ומתן זה, הם רשאים להסכים להעביר את הדיון במחלוקות לבית דין של שלושה בוררים: אחד ימונה על-ידי כל צד מתקשר והשלישי ימונה על-ידי שני הבוררים. כל צד מתקשר ימנה בורר תוך פרק זמן של שישים (60) יום מן התאריך שבו קיבל אחד הצדדים המתקשרים הודעה בצינורות הדיפלומטיים, המבקשת בוררות בסכסוך, והבורר השלישי ימונה תוך פרק זמן נוסף של שישים (60) יום. לא מינה אחד הצדדים המתקשרים בורר תוך פרק הזמן שנקבע, או לא מינה הבורר השלישי תוך פרק זמן שפורש, רשאי כל צד מן הצדדים המתקשרים לבקש מנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אורחית למנות בורר או בוררים לפי הצורך. ככל מקרה הבורר השלישי יהא אורח של מדינה שלישית, הוא ישמש כיושב ראש בית הדין ויקבע את המקום שבו תתקיים

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 XVIII

#### Registration

The Agreement, including any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

### Article XIX

#### Termination

Either Contracting Party may at any time give notice 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 acknowledgement 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.

הבוררות, ובמקרה הצורך יחליט בדבר הדין שישי להחיל.

3. החלטה שיתן בית הדין לבוררות תהא מחייבת את שני הצדדים המתקשרים, זולת אם החליטו אחרת בעת מסירת המחלוקת לבית דין לבוררות.
4. הוצאות בית הדין יחולקו בשווה בין הצדדים המתקשרים.
5. לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחרי החלטה שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, וכל זמן שאין הוא ממלא אחריה, רשאי הצד המתקשר להגביל, לעכב או לבטל כל זכות או זכות-יתר שהעניק בתוקף הסכם זה לצד המתקשר או למוכיל האווירי המיועד שלא מילא אחרי ההחלטה.

סעיף 18

רישום

הסכם זה, לרבות התיקונים לו, יירשם אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 19

סיום

כל צד מן הצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור הודעה לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי גמר. הודעה כאמור תועבר בה בעת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה יובא ההסכם לידי גמר שנים-עשר (12) חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד המתקשר האחר, זולת אם נלקחה ההודעה להביאו לידי גמר בחזרה, בהסכמה הדדית, לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור על קבלת ההודעה מאת הצד המתקשר האחר, יראו את ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) יום לאחר קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

**Article XX**

**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 Jerusalem, this first day of March 1989 which corresponds to the 24 day of Adar I 5749, in two original copies in the English, Hungarian and Hebrew languages, all the texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the  
Government of the  
State of Israel  
(-) (-)

For the  
Government of  
the Republic of  
Hungary  
(-)

**סעיף 20**

**כניסה לתוקף**

הסכם זה יכנס לתוקף כתאריך שבו ימסרו שני הצדדים הודעות בכתב זה לזה, בחילופי איגרות דיפלומטיות, כי מלאו דרישותיהם הפנימיות לשם כניסה לתוקף.

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

נעשה בירושלים ביום 1 במרס, 1989 שהוא יום 24 באדר א', התשמ"ט בשני עותקי מקור, בשפות אנגלית, הונגרית ועברית, וכל הנוסחים מהימנים במידה שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלית.

בשם ממשלת הרפובליקה  
של הונגריה  
(-)

בשם ממשלת  
מדינת ישראל  
(-) (-)

Annex

to the Bilateral Air Transport Agreement between the Republic of Hungary and the State of Israel on scheduled air transport between their respective territories.

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of Hungary:  
Point(s) in Hungary,  
Any Intermediate Point,  
Tel Aviv, Israel,  
Points Beyond Israel.
2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of Israel:  
Point(s) in Israel,  
Any Intermediate Point,  
Budapest, Hungary,  
Points Beyond Hungary.
3. 5th freedom rights, to and from third countries, shall be available on the agreed services provided they have been coordinated and agreed upon in advance between the two designated airlines and approved by the relevant aeronautical authorities.
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 service begins or terminates in the territory of the party designating the airline.

נספח

להסכם הדו-צדדי לתובלה אווירית בין ממשלת הרפובליקה קה של הונגריה ובין ממשלת מדינת ישראל בדבר תובלה סדירה בין שטחי ארצותיהן.

1. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי אוויר עלידי המוביל האווירי המיועד של הונגריה:  
נקודה (נקודות) בהונגריה,  
כל נקודת ביניים,  
תל-אביב, ישראל,  
נקודות שמעבר לישראל.
2. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי אוויר עלידי המוביל האווירי המיועד של ישראל:  
נקודה (נקודות) בישראל,  
כל נקודת ביניים,  
בודפשט, הונגריה,  
נקודות שמעבר להונגריה.
3. זכויות התירות החמישית, אל ארצות שלישיות ומהן, ימצאו למבקשיהן כשירותים המוסכמים, ובלבד שהללו תואמו והוסכמו מראש בין המובילים האוויריים המיועדים, ואושרו עלידי רשויות התעופה הקשורות לכך.
4. נקודות הביניים ונקודות שמעבר, כולן או מקצתן ניתן, לפסוח עליהן, כולן או מקצתן, לפי שיקול המובילים האוויריים המיועדים, כחלק מן הטיסות או ככולן, ובלבד שהשירות יתחיל או יסתיים בשטח ארצו של הצד שקבע את המוביל האווירי.

