

No. 41439

**Israel
and
Luxembourg**

Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg (with annex). Luxembourg, 14 June 1994

Entry into force: *20 November 1995 by notification, in accordance with article 21*

Authentic texts: *English and Hebrew*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 2 May 2005*

**Israël
et
Luxembourg**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg (avec annexe). Luxembourg, 14 juin 1994

Entrée en vigueur : *20 novembre 1995 par notification, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *anglais et hébreu*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 2 mai 2005*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY
OF LUXEMBOURG

The Government of the State of Israel, and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg (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;

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

Desiring to promote the development of air transport between Israel and Luxembourg, 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 1. 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 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 Grand Duchy of Luxembourg, the Minister of Transport, 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 term "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 amendment; 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 frequencies 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 said territory for non-traffic purposes;

c) while operating agreed services on specified routes, to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party traffic of passengers, cargo or mail, separately or in combination, coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline. The right to carry traffic between the territory of the other Contracting Party and territories in third countries, or vice versa, shall be in accordance with the stipulations of the Annex to this Agreement.

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 1. a) and b) of this Article, provided proper notification has been given in advance to 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 fulfils 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 in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, 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 and the timetables have been approved in accordance with Article XII of this Agreement.

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;

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 to revocation or suspension shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article V. Exemptions 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 extent 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-stocks, 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 has 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 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, endeavor to determine the tariff by mutual agreement.

6. 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 XVIII of this Agreement.

7. 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 (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.

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, 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 in the territory 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. 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 provisions 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 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 to the extent that such security provisions are

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

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.

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 procedures for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues. If specific approval for such transfers is required, such approval shall be given by the respective Contracting Party within at most (30) days of application.

4. 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. This provision shall remain in force unless such exemptions are

covered by future agreements between the respective authorities of both Contracting Parties.

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 traffic requirements between the two countries. 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.

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. 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 supply to the aeronautical authorities of the other Party, at their request, such statistical information reasonably required for the purpose of determining the be provided by the designated airlines.

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 purpose, 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 the 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.

2. Such consultations shall begin within a period of (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 discussions or by correspondence and shall begin within a period of (60) days from the date of request. Any modifications so agreed shall be effected 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 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. Any dispute relating to the interpretation of this Agreement or of the Route Schedule shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

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 (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 (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.

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 (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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXI. Entry into Force

This 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 international 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 Luxembourg, this 14th day of June 1994 which corresponds to the 5 Tamuz 5754 in two originals in each of the English, Hebrew and French languages, all two texts

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

For the Government of the State of Israel:

SHIMON PERES

Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Grand-Duché de Luxembourg:

JACQUES F. POOS

Minister of Foreign Affairs, Foreign Trade and Cooperation

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOUR
ON SCHEDULED AIR TRANSPORT BETWEEN THEIR TERRITORIES

1. 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: Luxembourg
Points Beyond: Any point

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Grand Duchy of Luxembourg:

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

3. 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 either begin or terminate in the territory of the party designating the airline.

4. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party is granted rights to uplift cargo and mail only, between the territory of the other Contracting Party and "points beyond" in third countries and vice-versa (5th freedom).

5. Unless otherwise agreed, the designated airlines of the Contracting Parties shall not enjoy 5th freedom traffic rights to or from intermediate points.

נספח

להסכם התעופה בין ממשלת ישראל הדוכסות הגדולה של לוקסמבורג כדבר הובלה אווירית סדירה בין שטחי ארצותיהן.

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

נקודת מוצא : תל-אביב
נקודות ביניים : כל נקודה
נקודת יעד : לוקסמבורג
נקודות שמעבר : כל נקודה

2. נתיבים שבהם שירותי אוויר ניתנים להפעלה ע"י המוביל האווירי המיועד של הדוכסות הגדולה של לוקסמבורג,

נקודת מוצא : לוקסמבורג
נקודות ביניים : כל נקודה
נקודת יעד : תל-אביב
נקודות שמעבר : כל נקודה

3. נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן לזלג עליהן, כולן או מקצתן, בכל טיסה או בכל הטיסה, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, ונלבד שהשירות יתחיל או יסתיים בשטח ארצו של הצד שהועיד את המוביל האווירי.

4. בעודו מפעיל את השירותים המוסכמים, מוענקות למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר זכויות להטיס מטען ודואר בלבד, בין שטח של ארצו של הצד המתקשר האחר ו"נקודות שמעבר" בארצות שלישיהם ולהיפך (הזירות החמישית).

5. אם לא הוסכם אחרת, המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים לא ייהנו מזכויות התעבורה על פי החירות החמישית בבואם אל נקודות ביניים או מהן.

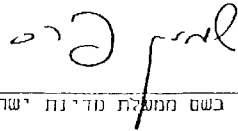
ולעדויות, אנו הזתומים מטה, שהוסמכנו לכך כראוי איש ע"י ממשלתו, זחחמנו על הסכם הנוכחי.

נעשה ב יום ה' טבת, ודושנ"ד, 1994. שהיא 14/11/1994.

בשני עוהקי מקור כל אחד בלשונות אנגלית עברית וצרפתית. לשני הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי



בשם ממשלת הדיוכסות
הגזולה של לוקסמבורג



בשם ממשלת מדינת ישראל

3. כל החלטה בין הדין לבוררות תחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם הם יחליטו אחרת בעת הפניית הסכסוך לבין הדין לבוררות.
4. הוצאות בית הדין יתחלקו באופן שווה בין הצדדים המתקשרים.
5. אם וכל עוד צד מתקשר אינו ממלא אחר החלטה שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, הצד המתקשר האחר רשאי להגביל, למנוע או לשלול כל זכות או זכות יתר שהוא העניק מכוח הסכם זה לצד המתקשר המפר או למוביל האנוכרי המיועד המפר.

סעיף 19
רישום

הסכם זה וכל השינויים בו, וכן כל חילופי איגרות דיפלומטיות, יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 20
סיום

1. הסכם זה יהיה בתוקף לפרק זמן בלתי מוגבל.
2. המתקשר כל אחד מן הצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר כו בזמן הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה, יגיע ההסכם לסיומו שנים עשר (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם חזרו בהם הצדדים מההודעה על הסיום בהסכם הדדי לפני תום התקופה. בהעדר אישור קבלה ע"י הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה ארבע עשר (14) יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 21
כניסה לתוקף

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

סעיף 17
שינויים

1. אם ייראה לאחד מן הצדדים המתקשרים כרצוי לערוך שינויים באחת מהוראות הסכם זה, רשאי לבקש בכל עת התייעצות עם הצד המתקשר האחר. התייעצות כאמור בין רשויות תעופה ניתן לקיים בזיונים או בהתכתבות, והן יחלו בתוך תקופה של (60) יום מתאריך הבקשה. כל התיקונים שיוסכם עליהם בדרך זו יחבצו ע"י חילופי איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בנספח להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של שני הצדדים המתקשרים ולאשרם בחילופי איגרות.
3. ההסכם יחוקק על מנת להתאימו לכל אמנה דב צדדית העשויה להפוך למחייבת לגבי שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 18
יישוב מחלוקת

1. כל מחלוקת הנוגעת לפירושו של הסכם זה או ללוח הזמנים של הנתבים תיושב במשא ומתן ישיר בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים. אם לא עלה בידי רשויות התעופה להגיע להסכם, ייושב הסכסוך בצינורות הדיפלומטיים.
2. אם לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר במשא ומתן, רשאים הם להסכים להעביר המחלוקת לבית-דין של שלושה בוררים, מהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה ע"י שני הבוררים. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימנה בורר בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלתה ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה בצינורות הדיפלומטיים המבקשה בוררות מחלוקת, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) יום. לא עלה בידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות בורר בתוך התקופה שנקבעה, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה שנקבעה, אפשר שנישא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית יתבקש ע"י אחד צדדים המתקשרים למנות בורר או בוררים, לפי או בוררים, לפי המקרה. בכל המקרים יהיה הבורר השלישי אדון מדינה שלישית, יפעל כנשיא בית-הדין לבוררות, ויקבע את המקום שבו תיערך הבוררות. בית הדין לבוררות יקבע לעצמו את סדרי הדין.

סעיף 13
הקלות

1. כל צד מתקשר רשאי להטיל או להתיר הטלת אגרות צווקות וסבירות בלבד על השימוש בנמלי התעופה ובמתקני תעופה אחרים, בתנאי שאגרות אלה לא תהיינה גבוהות מאלה שמשלמים המובילים האוויריים שלו ופועלים בין שטחי ארצותיהם של הצדדים המתקשרים או הים מאלה שמשלמים מובילים אוויריים אחרים העוסקים בשירותי תעופה בינלאומיים דומים.

2. צד מתקשר לא יעניק הטפה למוביל אווירי שלו או למוביל אווירי אחר כלשהו על פני מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דומים ביחס לחלזת תקנות המכס, ההגירה, ההסגר ותקנות אחרות שלו, או ביחס לשימוש בנמלי תעופה, נתיבי אוויר, שירותי תחבורה אווירית ומתקנים קשורים שבשליטתו.

סעיף 14
החלפת מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתו, מידע סטטיסטי כאמור לפי הנדרש באופן סביר לצורך קביעת הקיבולת שיספקו המובילים האוויריים המיועדים.

סעיף 15
מעבר ישיר

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

סעיף 16
התייעצויות

1. ברוח שיתוף הפעולה ההדוק, תתייעצנה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה מעת לעת במטרה להבטיח יישום, ומילוי משביע רצון, של הוראות הסכם זה.

2. התייעצויות כאמור תחלנה בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלת בקשה כאמור, אלא אם הוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים.

3. הנהלים להעברות כאמור יהיו בהתאם לתקנות המטבע הזר של המדינה שבה נצמחת ההכנסה. אם יש צורך באישור מפורש להעברות כאמור, יינתן אישור כאמור ע"י הצד המתקשר המתאים בתוך שלושים (30) יום מהבקשה לכל היותר.
4. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האזור פטור מכל המסים וההיטלים על רווחים או הכנסה הנובעת מהפעלת שירותי התעופה. הוראה זו תישאר בתוקף אלא אם הפטורים האמורים יכוסו ע"י הכנסים עתידיים בין הרשויות המתאימות של שני הצדדים המתקשרים.

טעיף 12
קיבולת

1. לשני המובילים האוויריים המיועדים תהיה הזדמנות הוגנת ושונה להפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה.
2. בהפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר בחשבון את ענייניו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לבל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון באותו נתיב, בזולקו או בשלמותו, או בנתיבים אחרים ברשתו.
3. לקיבולת שיטפיקו המובילים האוויריים המיועדים בשירותים המוסכמים תהיה זיקה קרובה לדרישות התנועה המשוערות בהובלה האווירית בין שתי הארצות. בעיקרון, קיבולת זו תחלק באופן שווה בין המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, אלא אם הוסכם אחרת.
4. התדירויות ולוחות הזמנים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין המובילים האוויריים המיועדים ויוגשו לאישור רשויות התעופה לפני הפעלת השירותים המוסכמים האמורים ולפחות (30) יום לפני כניסתם לתוקף. במקרה ולא ניתן להגיע להסכם כאמור בין המובילים האוויריים המיועדים, יועבר העניין לטיפול רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
5. קיבולת נוספת, לכשתידרש, תתואם בין המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים לפני שתוגש לאישור רשויות התעופה המתאימות.

3. במטרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, במידה שאותן הוראות בטיחות ישלמות לגבי הצדדים; הם יחייבו מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילים של כלי טיס שמקום עסקם הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטח ארצם, לנהוג בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.

4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדוש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהיה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיינקטו בפועל אמצעים מתאימים במוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וצידה לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה ובמהלכן. כל צד מתקשר ישקול גם ברוח אוהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטיחות מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של חפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס כאמור, נועיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני תעופה, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת והאמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשם קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.

6. כאשר יש לצד מתקשר סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לבטיחות בתעופה, רשאות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לבקש להתייעץ לאלתר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 11
העברת חקבולים עודפים

בהחבס על עקרון ההדדיות:

1. המוביל האווירי המיועד של כל צד יהיה חופשי למכור שירותי תובלה אווירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במטבע מקומי או בכל מטבע הניתן להמרה חופשית, ישירות או באמצעות סוכנים, בכפוף לאישורים המתאימים שיתקבלו מהרשויות המתאימות של הצד המתקשר האחר.

2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להמיר למטבע וכן להמרה חופשית את עודף התקבולים על ההוצאות ולהעביר משטח המכירה לשטח ארצו את עודף התקבולים הנ"ל. בהעברות נטו הנ"ל יכללו את ההכנסות ממכירות שירותי תעופה שבוצעו ישירות או באמצעות סוכן, ושירותי עזר נוספים, והתשלומים יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שבתוקף בין שתי הארצות, אם הושג הסכם כזה, ולתקנות המטבע בנות ההחלה.

2. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד הנוגעים לכניסה, שהות, מעבר ויציאה של נוסעים, צוות, כבודה, מטען ודואר על כלי טיס, לרבות תקנות הנוגעות לכניסה וליציאה, הגירה בשני הכיוונים, דרכונים, מכס, מטבע ואמצעי תברואה, יקוימו בידי המוביל האווירי של כל צד מתקשר עם כניסתו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, בצאתו ממנו ובעת שהותו בו.

סעיף 9

הכרה בתעודות וברישיונות

1. תעודות על כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י צד מתקשר אחד ועודם בתוקף, יוכרו כתקפים ע"י הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוטכמים, בתנאי שהדרישות שלפיהן התעודות והרישיונות האמורים הונפקו או קיבלו תוקף שוות לאמות המידה המזעריות העשויות להיקבע בהתאם לאמנה או עלולות עליהן.
2. אולם, כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לטרכ להכיר בתקופתם של תעודות הכשירות והרישיונות שהוענקו לאזרחיו הוא ע"י הצד המתקשר האחר למטרת טיסה מעל שטח ארצו שלו.

סעיף 10

במחון

1. הצדדים המתקשרים שכים ונותנים תוקף למחויבותם ההדדית להגן על במחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים פעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963; האמנה בדבר דיכוי חפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של חפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אויר ומתקני תעופה, וכל איום אחר על בטיחות התעופה האזרחית.

5. אם אי אפשר להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 להסכם זה, או אם במשך פרק הזמן בו ההחלטה לפי ס"ק 4 לסעיף זה, רשות תעופה אחת מוותרת לרשות התעופה האחרת הודעה על הסכמה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישתדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית, לאחר התייעצויות עם רשויות ותעופה של כל מדינה שטענתה תיראה להן מועילה.

6. אם אין רשויות התעופה יכולות להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להן בהתאם לס"ק 3 סעיף זה, או על קביעת תעריף כלשהו כמפורט בס"ק 5 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.

7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שייקבע תעריף חדש. ואולם לא יוארך תעריף מכוון ס"ק זה ליותר מ-(12) חודשים אחרי התאריך שבו היה תוקפו אמור לפוג.

סעיף 7 ייצוג

1. המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר את נציגיו ואת הסגל המסחרי, המבצעי והטכני כפי שנדוש בקשר להפעלת השירותים המוסכמים.

2. את הדרישות לסגל ניתן למלא, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, ע"י כוח האדם שלו-עצמו, או ע"י שימוש בשירותים של אירגון, חברה או מוביל אווירי אחרים כלשהם הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והמורשים לבצע את השירותים והאמורים בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.

3. הנציגים ואנשי הסגל יהיו כפופים לחוקים ולהקנות שבתוקף בשטח ארצו של של הדדיות וחוץ מכוב מזערי, יעניק את היתרי העבודה הדרושים, אשרות עבודה או מסמכים דומים לנציגים ולאנשי הסגל המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 8 הזלת חלקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו כלי טיס העוסקים בתעופה בינלאומית, או הקשורים להפעלת כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטח ארצו, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון, בשהותם בו או ביציאתם ממנו.

3. את הציוד המזוטס הרגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים על סיפון כלי טיס המופעל ע"י מוביל האווירי המיועד של צד מתקשר, ניתן לפרוק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר רק באישור שילטונות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשימם תחת פיקוח השילטונות האמורים עד להוצאתם או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

4. הפטורים לפי הוראות ס"ק 1 לסעיף זה יהיו זמינים גם במצבים שבהם המוביל האווירי של צד מתקשר אחד התקשר בהסכמים עם מוביל אווירי אחר, אשר באופן דומה נהנה מפטורים כאמור שהעניק הצד מתקשר האחר, לשם הלואה או העברה בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של הפריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 6
תעריפים

1. התעריפים שיגבה המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בעד הובלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים נוגעים לדבר, לרבות עלויות הפעלה, רווח סביר, התעריפים שגובים מובילים אוויריים אחרים. הצדדים המתקשרים יראו כבלתי קבילים תעריפים חמסניים או מפלים, גבוהים שלא כראות או מגבילים בגלל ניצול לרעה של עמדת כוח, או נמוכים במידה מלאכותית בגלל סיוע או תמיכה ממשלתית ישירה או עקיפה.

2. התעריפים המאזכרים בס"ק 1 לסעיף זה יוסכמו בין המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אוויריים אחרים הפועלים באותו נתיב, בשלמותו או בזלקו. כל אימת שהדבר אפשרי, המובילים האוויריים המיועדים יגיעו להסכם כאמור ע"י שימוש בנוהלי האיגוד הבינלאומי להעופה אזרחית, או כל מנגנון בינלאומי מתאים אחר לחישוב התעריפים.

3. התעריפים שהוסכם עליהם בדרך זו יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות ארבעים וחמישה (45) יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים, ניתן ללצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.

4. אישור זה ניתן להעניק במפורש. לא הביעה רשות תעופה התנגדות בתוך שלושים (30) יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלה כאילו אושרו. במקרה קיצור פרק הזמן להגשה לפי הוראות ס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים שפרק הזמן שבתוכו יש להודיע על אי הסכמה יהיה פחות משלושים (30) ימים.

1. בכל במקרה שבו אין המוביל האווירי שהמוביל מפעיל מסיבה אחרת את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.
2. הזכות האמורה לשלול או להתלות תמונה רק לאחר התייעצויות עם הצד המתקשר האחד, אלא אם יש הכרח מידי לשלול, להתלות או לאכוף לאלתר תנאים כמפורט בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרזת נוספות של חוקים ותקנות.

סעיף 5
פטור מהיטלים וממסים

1. על בסיס של הדיקות, כל צד מתקשר יפטור את המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, במידה המיחבית האפשרית לפי החוק הלאומי שלו, מהגבלות ייבוא, היטלי מכס, מסי בלוי, אגרות ביקורת והיטלים ואגרות לאומיים אחרים על אספקה, חלקים לרבות מנועים, ציוד רגיל למטוסים, אספקה ומזון למטוסים (לרבות טבק, משקאות משכרים, משקאות קלים ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות בזמן הטיסה), ופריטים אחרים המיועדים לשימוש אך ורק בקשר להפעלה או לתחזוקה של כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של הצד מתקשר האמור המפעיל את השירותים המוסכמים, וכן פטוטים מודפסים לכרטיסים, שטרי מטען, כל חומר מודפס הנושא את סמל החברה המודפס עליו וחומר פרסום דגיל המופץ בלי תשלום ע"י המוביל האווירי המיועד.
 2. הפטור המוענק לפי סעיף זה יחול על הפריטים המאזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
 - א. שהוכנסו לשטח ארצו של צד מתקשר אחד ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
 - ב. שהוזקו על סיפון כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד עם הגיעו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או עם צאתו מטיס;
 - ג. שהועלו על סיפון כלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד הצד המתקשר האחר והמיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים.בין אם משתמשים בפריטים האלה או צורכים אותם בשלמותם או בחלקם בשטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, בתנאי שהפריטים האמורים אינם מועברים בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.
- החומר המאזכר ב-(א) (ב) ו-(ג) לעיל יישמר תחת השגחה או פיקוח של המכס.

סעיף 3

הועדת מובילים אוויריים והיתרי הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחיהן של שני הארצות.
2. עם קבלת הודעה על הודעה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר בלא עיכוב, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את היתר ההפעלה המתאים למוביל האווירי המיועד.
3. רשויות הענפה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר שיניח את דעתם כי הנו ממלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותי הענפה בינלאומיים ע"י הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שראה כהכרחיים לגבי השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי, או בידי אזרחיו.
5. מוביל אווירי, משוועד והוסמך בדרך זו, רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שהתעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הנו בתוקף ביחס לאותם שירותים ולזווות הזמנים אושרו בהואם לסעיף 12 להסכם זה.

סעיף 4

שלילה או התלייה של זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול היתר הפעלה או ההחלטות את מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה שניתנו למוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר, או לאכוף תנאים שיראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:
 - א. במקרה שלא נחה דעתו שהבעלות הממשית והשליטה המעשית במוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי או בידי אזרחיו של צד מתקשר כאמור;
 - ב. במקרה שהמוביל האווירי האמור לא מילא אחר החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או

- ח. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו שירותי התעופה 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 לפיהם מוזלים מחירים אלה, לדבות מחירים ותנאים של סוכנויות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תנולים ותנאים להובלת דואר;
- י. המונח "קיבולת", בזיקה לשירותים המוסכמים, פירושו קיבולת של כלי טיס המופעלים בשירותים האמורים, כפול הנדירות שכלי טיס כאמור מופעל בה במשך פרק-זמן נתון בנתיב או בקטע מנתיב.

סעיף 2
הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם, לשט המוחם והפעלתם של שירותים אוויריים בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בהסכם.
2. אם לא נקבע אחרת בהסכם זה או בהסכם לו, ייהנה המוביל אווירי שהועיד כל צד מתקשר מהזכויות הבאות:
- א. לטוס ללא חנייה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
 - ב. לערוך חניות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה;
 - ג. בעת הפעלת שירותים מוסכמים, בנתיבים מפורטים, להעלות ולהוריד בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר תנועת נוסעים, מטען או דואר, בנפרד או משולב, המגיעים משטחו של הצד המתקשר האחר המועיד את המוביל האוירי או המיועדים אליו. הזכות להוביל תנועה בין שטח ארצו של הצד המתקשר האחר ושטחים בארצות שלישיות, או להיפרך, תהיה בהתאם להודאות הנספח להסכם זה.
3. אין בסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האוירי המיועד של צד מתקשר אחד את זכות היתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, המובלים למטרות רווח או בשכירות ומיועדים לנקודה אחת בשטח הצד המתקשר האחר.
4. המזבילים האוויריים של כל צד מתקשר, שאינם אלה המיועדים לפי הודאות סעיף 3 להסכם זה, ייהנו אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק 1 (א) ו- (ב) להסכם זה, בתנאי שנמסרה הודעה מתאימה מראש לדשיות התעופה של הצד המתקשר האחר.

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הדוכסות הגדולה של לוקסמבורג (שתיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים"),

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

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

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

ברצותן לעשות הסכם להפעלת שירותי תעופה בין שתי ארצותיהם ולהסדרת פעילויות התעופה האזרחית;

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

למטרות פרשנותו ויישומו של הסכם זה, אלא אם יש בו הוראות אחרות:

- א. המונח "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואותם נספחים נכנסו לתוקף או אושרו ע"י שני הצדדים המתקשרים;
- ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של מדינת ישראל, שר התחבורה, ובמקרה של הדוכסות הגדולה של לוקסמבורג, שר התחבורה, או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו למלא את התפקידים המוטלים כעת על הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שכל צד מתקשר הועיד לשם הפעלת השירותים החוסכמים, כמפורט בנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. למונחים "שטח ארץ", "שירותי תעופה", "שירותי תעופה בינלאומיים", "מוביל אווירי", ו"חנייה שלא למטרות חבורה", משמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו וכל התיקונים להם.
- ו. המונח "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או כפי שאתוקן בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף 17 להסכם זה;
- ז. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכּם

בדבר הובלה אווירית

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממשלת הדובסות הגדולה של לוקסמבורג

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DU
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, ci-après dénommés les "Parties contractantes",

Étant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ; et

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et de préserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les deux pays ; et

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

Désireux de conclure un accord en vue de l'exploitation des services aériens entre leurs territoires, et de réglementer les activités de l'aviation civile ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. Définitions

Aux fins d'interprétation et d'application du présent accord et sauf indication contraire ;

a) le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, 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 lesdites annexes et lesdites modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ou leur soient devenues applicables ;

b) l'expression "autorités aéronautiques" s'entend dans le cas d'Israël du Ministre des transports et dans le cas du Grand-Duché de Luxembourg, du Ministre des transports ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées aux dites autorités ;

c) l'expression "entreprise aérienne désignée" désigne l'entreprise de transport aérien que chacune des Parties contractantes aura choisi pour exploiter les services spécifiés dans l'Annexe au présent Accord et conformément à l'Article III du présent accord ;

d) Les expressions, "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "compagnie aérienne", et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne 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" désigne 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" désigne les routes établies ou qui le seront dans l'Annexe au présent Accord ;

h) l'expression "services convenus" désigne les services aériens internationaux assurés par des aéronefs de transport public de passagers, marchandises et courrier pouvant être exploités, conformément aux dispositions du présent Accord, sur les routes spécifiées ;

i) le terme "tarif" désigne les prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages et marchandises et les conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations d'agences et autres prestations auxiliaires, mais à l'exclusion des tarifs ou des conditions concernant le transport du courrier ;

j) le terme "capacité", s'agissant des "services convenus" désigne la capacité de transport des aéronefs utilisés par lesdits services multipliés par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs pendant une période donnée sur une route ou tronçon de route.

Article II. Octroi des 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 disposition contraire spécifiée au présent Accord ou dans son Annexe, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, des privilèges suivants :

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

b. Faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;

c. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, embarquer ou débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier séparément ou en combinaison à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Le droit d'effectuer des transports entre le territoire de l'autre partie contractante et les territoires des pays tiers ou vice vers doit être conforme aux stipulations figurant dans l'Annexe du présent accord.

3. Aucune disposition du présent Article ne sera censée conférer à une entreprise désignée par une Partie contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, 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.

Article III. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires des deux pays.

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

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante 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 aura le droit de refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent Article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits précisés à l'Article II du présent Accord, lorsqu'elle n'aura 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 aura été dûment désignée et aura reçu le permis d'exploitation, elle pourra 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 et que les horaires ont été approuvés conformément à l'article XII du présent accord.

Article IV. Annulation ou suspension des droits

1. Chacune des Parties contractantes aura 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 désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires ;

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

b) si cette entreprise 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 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 des 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 ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article V. Exemptions des droits de douane et autres taxes

1. Chacune des Parties contractantes exonérera, sur la base de la réciprocité, l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres droits ou impositions nationaux sur les fournitures, y compris les carburants et les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange y compris les

moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons alcoolisées et autres, 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 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'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 dudit article lorsqu'ils seront :

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée ou en son nom par l'autre Partie contractante ;

b) conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise 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 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 dans le territoire de ladite Partie contractante.

Les objets visés aux alinéas a, b et c qui précèdent seront placés sous le contrôle ou la supervision des autorités douanières.

3. Les équipements de bord normaux ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des services de douane de ce territoire; dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces services jusqu'à leur enlèvement 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 seront également accessibles à l'entreprise 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 désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront établis à un niveau raisonnable qui tiendra dûment compte de tous les facteurs à prendre en considération, notamment les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres compagnies aériennes. Les Parties contractantes considéreront 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 de l'État.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent Article seront établis d'un commun accord par les entreprises désignées par les deux Parties contractantes, après consultation avec d'autres compagnies aériennes qui desservent tout ou partie de la même route et, lorsque ce sera possible, ledit Accord sera conclu en ayant recours aux procédures utilisées par l'Association internationale du transport aérien ou à tout autre mécanisme approprié de fixation des tarifs internationaux.

3. Les tarifs ainsi convenus seront proposés à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur. Toutefois, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Les autorités aéronautiques pourront donner tacitement cette approbation. Si aucune d'elles ne fait opposition dans les 30 jours suivant la date de la proposition déposée conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés approuvés. Si le délai de proposition est réduit comme le prévoit le paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques pourront 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'efforceront d'établir le tarif d'un commun accord après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout État dont elles pourront estimer utile de recueillir l'avis.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur est proposé conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif envisagé conformément au paragraphe 5, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article XVIII du présent Accord.

7. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, la validité d'un tarif ne sera 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 sera 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.

2. Au choix de l'entreprise désignée, ses besoins en personnel pourront 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 seront assujettis à la législation et à la réglementation en vigueur sur le territoire de l'autre partie contractante et conformément à cette législation et à cette réglementation chacune des parties contractantes accordera sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis ou visas de travail nécessai-

res et les autres documents similaires aux représentants et aux membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

Article VIII. Application des lois et des 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, seront applicables à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie ainsi que pendant le séjour dans ledit territoire.

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 contrôles sanitaires devront être respectés par l'entreprise 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 territoire.

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 seront 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 conformeront 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 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, 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 1988.

2. Les Parties contractantes se prêteront 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 toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront 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 ; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits 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 contractantes veillera 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 considérera 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 produira un incident ou que planera 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 prêteront 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 aura 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 pourront demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article XI. Transfert des excédents de recettes

Sur la base du principe de la réciprocité :

1. L'entreprise désignée par une Partie contractante aura 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'autorisation des autorités pertinentes de l'autre partie contractante.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude pour convertir en monnaie librement convertible et transférer du territoire où sont vendues ces prestations vers le territoire de leur pays d'origine l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses. Ces transferts nets comprendront le produit des ventes effectuées, directement ou par l'intermédiaire d'un agent, de prestations de transport aérien et celui des ventes de services connexes supplémentaires, et ils seront effectués conformément à l'accord de paiements en vigueur entre les deux pays si un tel accord existe et aux règlements de change applicables.

3. Les procédures pour de tels transferts devront être conformes aux règlements en matière de change du pays d'où provient le revenu. Si une approbation spécifique pour de tels transferts est exigée, les autorisations de transfert devront être accordées dans un délai maximum de 30 jours suivant le dépôt de leur demande.

4. Chacune des Parties contractantes exonérera l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de tous impôts et taxes sur les bénéfices tirés de l'exploitation des services aériens. Cette disposition restera en vigueur à moins que de telles exonérations ne soient couvertes par des accords futurs entre les autorités respectives des deux parties contractantes.

Article XII. Capacité

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

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante devra, en exploitant les services convenus, 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 tout ou partie des mêmes routes.

3. La capacité de transport accordée aux entreprises désignées pour les services convenus dépendra étroitement de la demande estimée de transport aérien de passagers entre les territoires des Parties contractantes. Cette capacité sera en principe également partagée entre les deux entreprises, sauf convention contraire.

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

5. Si elle devait s'avérer nécessaire, toute capacité supplémentaire fera l'objet d'une coordination entre les entreprises désignées des deux parties contractantes avant qu'elle ne soit soumise à l'approbation des autorités aéronautiques respectives.

Article XIII. Facilitation

1. Chacune des Parties contractantes pourra 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 qui sont acquittées par ses propres compagnies aériennes assurant des services entre les territoires des Parties contractantes ou par d'autres compagnies aériennes assurant des services aériens internationaux similaires.

2. Aucune des Parties contractantes n'accordera 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. Échange d'informations et de statistiques

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les informations statistiques dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour déterminer la capacité de transport assurée par l'entreprise désignée.

Article XV. Trafic en transit direct

Les passagers en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas à la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne feront l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront 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 consulteront périodiquement en vue d'assurer l'application et le respect fidèles des dispositions du présent Accord.

2. Ces consultations débuteront 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 de l'Accord, elle pourra demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui se dérouleront entre les autorités aéronautiques, pourront s'effectuer oralement ou par correspondance et débuteront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entreront en vigueur par échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications pourront 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. Règlements des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord ou du tableau des routes, les Parties contractantes s'ef-

forceront en premier lieu de le régler par voie de négociations. Si les parties contractantes n'arrivent pas à un accord, le différend devra être réglé par voie diplomatique.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront 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 désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date à laquelle chaque Partie contractante aura reçu par la voie diplomatique une demande d'arbitrage du différend et le troisième arbitre devra être désigné dans les soixante (60) jours qui suivront. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra, à la demande de l'une ou l'autre Partie, désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans tous les cas, le troisième arbitre devra être ressortissant d'un État tiers, présidera le tribunal et décidera du lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrêtera lui-même son règlement intérieur.

3. Toute sentence du Tribunal arbitral aura force exécutoire pour les deux Parties contractantes, à moins qu'elles n'en aient décidé autrement en lui soumettant les différends.

4. Les dépenses du Tribunal seront réparties 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 pourra, 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, toute modification qui y serait apportée, ainsi que tout échange de notes diplomatiques seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XX. Dénonciation

1. Le présent Accord restera en vigueur pendant une période de temps indéfini.

2. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle 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 sera 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 entrera en vigueur à la date à laquelle se seront notifié par échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités internes respectives nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait à Luxembourg, le 14 juin 1994 correspondant au 5 Tamuz, 5754 en deux copies originales en hébreu et anglais, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :
Le Ministre des affaires étrangères,
SHIMON PERES

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :
Le Ministre des affaires étrangères du commerce extérieur et de la coopération,
JACQUES F. POOS

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DU
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG CONCERNANT LES TRANSPORTS
AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS.

1. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par l'État d'Israël pourra exploiter des services aériens :

Point d'origine :	Tel Aviv
Points intermédiaires :	Tout autre point intermédiaire
Points de destination :	Luxembourg
Points au-delà	Tout point

2. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par le Grand-Duché de Luxembourg pourra assurer des services aériens :

Point d'origine :	Luxembourg
Points intermédiaires :	Tout point
Points de destination :	Tel Aviv
Points au-delà	Tout point

3. Les entreprises désignées pourront omettre un ou plusieurs points ou au-delà de leurs territoires sur un ou sur la totalité de leurs vols à condition que le point de départ ou le point d'arrivée se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

4. Les entreprises désignées ne pourront exercer des droits de trafic de cinquième liberté en direction ou en provenance de points intermédiaires à moins qu'elles n'en conviennent mutuellement.