

No. 27830

**UNITED STATES OF AMERICA
and
ISRAEL**

**Memorandum of Agreement relating to technical assistance
in developing and improving air traffic operation in the
Ben Gurion Airport. Signed at Washington on 27 Jan-
uary 1983**

Authentic text: English.

Registered by the United States of America on 2 January 1991.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
et
ISRAËL**

**Mémoire d'accord relatif à une assistance technique
pour le développement et l'amélioration des opérations
de trafic aérien à l'aéroport Ben Gurion. Signé à Wash-
ington le 27 janvier 1983**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 2 janvier 1991.

MEMORANDUM OF AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA, DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION AND THE STATE OF ISRAEL, ISRAEL AIRPORTS AUTHORITY

WHEREAS, the Government of the United States of America, represented by the Federal Aviation Administration of the Department of Transportation, hereinafter referred to as the FAA, is able to furnish services requested by the Israel Airports Authority, referred to as IAA; and

WHEREAS, Section 305 of the Federal Aviation Act of 1958, as amended, directs the FAA to encourage and foster the development of civil aeronautics and air commerce in the United States and abroad and Section 5 of the International Aviation Facility Act of 1948, as amended, authorizes the FAA to accept funds from any foreign government as payment for any facilities supplied or services performed for such government; and

WHEREAS, Section 313(d) of the Federal Aviation Act, as amended, authorizes the training of foreign nationals in aeronautical and related subjects essential to the orderly and safe operation of civil aircraft;

NOW, THEREFORE, the parties hereto mutually agree as follows:

ARTICLE 1 - Purpose of the Agreement

This Memorandum of Agreement (MOA) establishes the general terms and conditions under which the FAA will, within its capability, available resources, and legislative authority, provide IAA technical

¹ Came into force on 27 January 1983, upon a written notification of the Israel Airports Authority to the Federal Aviation Administration of the United States of America as to the effective date, in accordance with article IX.

assistance and expertise in developing and improving air traffic operations in the Ben Gurion Airport terminal area. Included in this effort will be participation with the IAA in implementing an ATC tower, arrangements to provide for an ASR-8 radar system pending the acquisition of a replacement radar system by IAA, and ARTS type automated ATC system, as well as development and implementation of procedures for their operational use. Also included will be the provision of training of Israeli specialists in several disciplines, at a level similar to those rendered by the FAA to its personnel, and may include familiarization with and temporary residence at similar FAA facilities. Logistics support would also be provided. IAA, when procuring a replacement radar, will consider the procurement of the ASR-8 or an ASR-9 among other alternatives.

ARTICLE II - Description of Services

All services rendered and other resources and commodities provided under this Agreement shall be specified in corresponding Annexes which when agreed by the parties will become part of this Agreement.

The parties agree that each Annex will contain a description of the tasks to be performed by FAA personnel for IAA, the manpower, material, and other resources required to accomplish these tasks, the estimated cost of the tasks to be performed by FAA, identification of IAA/FAA offices to which financial statements will be rendered, and an implementation schedule based on the IAA project team's projections.

General Agreement will be administered by:

for IAA Chairman of the Board of
 Directors
 Israel Airports Authority

for FAA Federal Aviation Administration
 Office of International Aviation
 800 Independence Avenue, S.W.
 Washington, D. C. 20591

ARTICLE III - Status of FAA Personnel in Israel

A. The parties agree that FAA personnel assigned to this program will retain their legal status as citizens of the United States. FAA employees and their supervision and administration shall be in accordance with personnel policies and procedures of the FAA. Said employees shall observe the standards of discipline and trustworthiness which are mandatory for officials in public service.

B. FAA personnel will receive local support from the IAA. This support will include transportation, office space, and administrative support related to project accomplishment.

C. The FAA specialists will be serving as technical consultants to the IAA at the invitation of the IAA. FAA specialists will be made available on as-needed basis either on-site or in the U.S., as determined jointly by the IAA project team and FAA.

ARTICLE IV - Liability

The State of Israel (SOI) by the Israel Airports Authority (IAA) agrees that no claim will be brought by the SOI, its instrumentalities or employees, against the Government of the United States, the Department of Transportation, the Federal Aviation Administration, or any instrumentality, officer or contract employees of the United States, arising out of activities under this Agreement. The SOI further agrees to defend any suit brought against the United States, the Department of Transportation, the FAA, or any instrumentality or officer of the United States arising out of work under this Agreement and to hold the Government of the United States, the Department of Transportation, the FAA, or any instrumentality or officer of the United States, harmless against any claim for personal

injury, death, property damage or other loss arising out of activities under this Agreement.

ARTICLE V - Financial Provisions

A. Except for local support provided by IAA in accordance with the appropriate Annex, FAA shall arrange and pay necessary costs of providing the services under this Agreement in accordance with U.S. Government regulations and practices, and shall be reimbursed for the costs.

If for any reason IAA is unable to fully provide the support specified in the appropriate Annex or if the support is not equivalent to that prescribed in pertinent U.S. regulations, the FAA may obtain or provide such additional support as necessary to accomplish its tasks. Such FAA costs for additional support to IAA will be reimbursed by IAA in accordance with Article V(B) below.

B. IAA shall pay to FAA such amounts as are set forth in Annexes made a part of this Agreement, including all costs arising from termination of this Agreement or any of its Annexes made by IAA.

C. Payment for services set forth in the Annexes shall occur within sixty (60) days of receipt of bills, as provided for by the U.S. Government regulations. Such payments shall be made by U.S. dollar check and made payable to the Federal Aviation Administration and sent to the address identified in the Annexes to this Agreement.

D. In the event that payment, referred to above, is not rendered within sixty (60) days from the date of billing, U.S. Government regulations require that late charges be assessed for each additional thirty (30) day period or portion thereof during which payments are overdue. The late charge will be computed by multiplying the amount of the overdue payment by the official monthly percentage rate periodically determined and prescribed by the U.S.

Department of Treasury in accordance with Section 6-8020.20 of the Treasury Fiscal Requirements Manual (1 TFRM 6-8020.20) or successor U.S. Treasury Department directive or regulation.

ARTICLE VI - Identification

For identification purposes, Agreement Number NAT-I-1498 has been assigned by FAA to identify this program and should be referred to in related correspondence. Any correspondence related to specific Annexes to this Agreement shall likewise refer to the assigned Annex Number as appropriate.

ARTICLE VII - Amendments

Any change in the services to be furnished under this Agreement, or any additional cost that may arise over the total estimated amounts stated in an Annex, shall be the basis for coordination and concurrence between IAA and FAA and shall be considered an amendment to this Agreement and related Annexes.

ARTICLE VIII - Resolution of Disagreements

Any disagreement regarding the interpretation or application of this Memorandum of Agreement will be resolved by consultation between the parties and will not be referred to any international tribunal or third party for settlement.

ARTICLE IX - Effective Date and Termination

This Agreement will be signed by the authorized representatives of the FAA and IAA and will become effective upon a written notification of the IAA to the FAA as to the effective date to be given not later than February 15, 1983, and shall remain in effect until terminated by either party. This Agreement and related Annexes may be terminated at any time by either party by 90 days notice in

writing. Any such termination should take into consideration the mutual requirement that the system should continue in operation in Israel for a minimum period of two years after any such termination.

ARTICLE X - Authorization

The FAA and the IAA agree to the provisions of this Agreement as indicated by the signature of their authorized officers.

State of Israel
Israel Airports Authority:

By: [*Signed — Signé*]¹
Title: Chairman of the Board
Date: Jan. 27, 1983

United States of America
Department of Transportation
Federal Aviation Administration:

By: [*Signed — Signé*]²
Title: The Administrator
Date: Jan. 27, 1983

¹ Signed by Arye Y. Grozbord — Signé par Arye Y. Grozbord.

² Signed by J. Lynn Helms — Signé par J. Lynn Helms.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

MÉMORANDUM D'ACCORD¹ ENTRE LA FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION DU DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'ADMINISTRATION DES AÉROPORTS D'ISRAËL DE L'ÉTAT D'ISRAËL

Considérant que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, représenté par la Federal Aviation Administration du Département des transports (ci-après dénommée la FAA) peut fournir les services demandés par l'Administration des aéroports d'Israël, ci-après dénommée l'AAI; et

Considérant que l'article 305 du *Federal Aviation Act* de 1958, tel qu'il a été modifié, charge la FAA d'encourager et de favoriser le développement de l'aéronautique civile et du commerce aérien aux Etats-Unis et à l'étranger et que l'article V de l'*International Aviation Facility Act* de 1948, tel qu'il a été modifié, autorise la FAA à accepter des fonds de tout gouvernement étranger à titre de paiement des articles fournis ou des services rendus à un tel gouvernement; et

Considérant que le paragraphe *d* de l'article 313 du *Federal Aviation Act*, tel qu'il a été modifié, autorise la formation de ressortissants étrangers dans le domaine de l'aéronautique et dans les domaines connexes essentiels à une exploitation rationnelle et sûre des aéronefs civils,

Les Parties au présent Mémoire d'accord sont convenues de ce qui suit :

Article I. OBJET DE L'ACCORD

Le présent Mémoire d'accord définit les conditions générales auxquelles la FAA, dans les limites de sa capacité et de ses ressources et des pouvoirs que lui confère la loi, fournira à l'AAI une assistance technique et des services d'experts pour développer et améliorer les opérations de trafic aérien dans la région terminale de l'aéroport Ben Gurion. Il s'agira également de collaborer avec l'AAI à la mise en place d'une tour ATC, de prendre les dispositions voulues pour installer un système radar ASR-8 en attendant l'acquisition par l'AAI d'un système radar de remplacement et un système ATC automatique de type ARTS et d'arrêter et de mettre en œuvre les procédures devant régir leur exploitation opérationnelle. Il s'agira d'autre part de former des spécialistes israéliens dans diverses disciplines, à un niveau similaire à ceux impartis par la FAA à son personnel et, éventuellement, de les familiariser avec des installations similaires de la FAA et de les y faire résider temporairement. Un appui logistique serait également fourni. L'AAI, au moment d'acheter un radar de remplacement retiendra parmi d'autres possibilités celle d'acheter les radars ASR-8 ou ASR-9.

¹ Entré en vigueur le 27 janvier 1983, dès notification écrite de l'Administration des aéroports d'Israël à la Federal Aviation Administration des Etats-Unis d'Amérique quant à la date de prise d'effet, conformément à l'article IX.

Article II. DESCRIPTION DES SERVICES

Tous les services assurés et les autres ressources et marchandises fournies aux termes du présent Accord sont spécifiés dans les annexes pertinentes qui, une fois approuvées par les Parties, deviendront partie intégrante du présent Accord.

Les Parties sont convenues que chaque annexe décrira les tâches que le personnel de la FAA devra exécuter pour l'AAI, la main-d'œuvre, le matériel et les autres ressources nécessaires pour accomplir ces tâches, le coût estimatif des tâches que devra exécuter la FAA, l'identification des bureaux AAI/FAA auxquels des états financiers seront soumis et un calendrier de mise en œuvre fondé sur les projections de l'équipe de l'AAI chargée du projet.

L'Accord général sera administré par :

Pour l'AAI :

Le Président du Conseil d'administration
Administration des aéroports d'Israël

Pour la FAA :

L'Office of International Aviation de la Federal Aviation Administration
800 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591

Article III. STATUT DU PERSONNEL DE LA FAA EN ISRAËL

A. Les Parties sont convenues que les membres du personnel de la FAA affecté au présent programme conserveront leur statut juridique de citoyens des Etats-Unis. Les employés de la FAA resteront soumis, du point de vue hiérarchique et administratif, aux politiques et aux procédures de la FAA. Ces employés respecteront les normes de discipline et de loyauté auxquelles sont tenus les fonctionnaires du service public.

B. Le personnel de la FAA recevra un appui local de l'AAI. Cet appui consistera en transports, locaux à usage de bureaux et appui administratif en rapport avec la mise en œuvre du projet.

C. Les spécialistes de la FAA serviront de consultants techniques auprès de l'AAI à l'invitation de cette dernière. Les spécialistes de la FAA seront fournis au fur et à mesure que le besoin s'en fera sentir soit sur place soit aux Etats-Unis, selon ce que conviendront conjointement l'équipe du projet de l'AAI et la FAA.

Article IV. RESPONSABILITÉS

L'Etat d'Israël par l'intermédiaire de l'administration des aéroports d'Israël prend l'engagement que ni lui-même ni ses institutions ou employés ne présenteront de réclamations au Gouvernement des Etats-Unis, au Département des transports, à la Federal Aviation Administration ou à toute autre institution, tout agent ou tout employé contractuel des Etats-Unis à raison d'activités réalisées en vertu du présent Accord. Le Gouvernement d'Israël s'engage également à se porter garant pour les Etats-Unis, le Département des transports, la FAA ou toute autre institution ou tout agent des Etats-Unis à raison de toute procédure intentée par suite d'activités réalisées en vertu du présent Accord et à mettre le Gouvernement des Etats-Unis hors de cause à raison de toute réclamation intentée par suite de préjudices corporels, de

décès, de dommages matériels ou autres pertes découlant d'activités réalisées en vertu du présent Accord.

Article V. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

A. A l'exception de l'appui local fourni par l'AAI conformément à l'annexe pertinente, la FAA réglera, contre remboursement, en tant que de besoin, tous les autres coûts afférents à la fourniture des services devant être accomplis en vertu du présent Accord, conformément aux règlements et aux pratiques du Gouvernement des Etats-Unis.

Si, pour une quelconque raison, l'AAI ne peut fournir tout l'appui spécifié à l'annexe pertinente ou si cet appui n'est pas l'équivalent de celui prescrit dans les réglementations pertinentes des Etats-Unis, la FAA peut obtenir ou fournir l'appui complémentaire nécessaire pour mener à bien son travail. Les coûts encourus par la FAA pour l'appui complémentaire ainsi apporté à l'AAI seront remboursés par cette dernière conformément au paragraphe B ci-dessous du présent article V.

B. L'AAI doit verser à la FAA les sommes fixées dans les annexes faisant partie intégrante du présent Accord, y compris tous les coûts découlant de la dénonciation par l'AAI dudit Accord ou de ses annexes.

C. Le paiement des services énoncés dans les annexes doit être acquitté dans un délai de soixante (60) jours après réception des factures, selon la réglementation du Gouvernement des Etats-Unis. Ces versements doivent se faire sous forme de chèques libellés en dollars des Etats-Unis à l'ordre de la Federal Aviation Administration et envoyés à l'adresse indiquée dans les annexes du présent Accord.

D. Au cas où le paiement visé ci-dessus ne serait pas effectué dans les soixante (60) jours suivant la date de facturation, la réglementation du Gouvernement des Etats-Unis prévoit que des frais pour retard seront retenus pour chaque période ou partie de période de trente (30) jours supplémentaires d'arriéré de paiement. Le calcul des ces frais pour retard s'effectuera en multipliant le montant des arriérés par le pourcentage mensuel officiel périodiquement arrêté par le Département du trésor des Etats-Unis conformément soit à la section 6-8020.20 du *Treasury Fiscal Requirements Manual* (1 TRFM 6-8020.20) soit à la directive ou la réglementation du Département du trésor des Etats-Unis qui le remplace.

Article VI. IDENTIFICATION

Aux fins d'identification, la FAA a affecté à ce programme le numéro NAT-I-1498 qui devra être mentionné dans toute correspondance portant sur ledit programme. De même, toute correspondance portant sur une ou plusieurs des annexes du présent Accord devra également mentionner le numéro affecté à l'annexe en cause.

Article VII. MODIFICATION

Toute modification des services devant être fournis au titre du présent Accord ou tout coût supplémentaire pouvant amener à dépasser le total estimatif indiqué dans une annexe doit faire l'objet d'une coordination et d'un accord entre l'AAI et la FAA et sera considérée comme modifiant le présent Accord et les annexes s'y rapportant.

Article VIII. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Mémoire d'accord sera réglé par voie de consultation entre les Parties et ne sera pas porté pour règlement devant un tribunal international ou une tierce Partie.

Article IX. ENTRÉE EN VIGUEUR ET DÉNONCIATION

Le présent Accord sera signé par les représentants autorisés de la FAA et de l'AAI et entrera en vigueur lorsque l'AAI aura avisé par écrit la FAA de la date de prise d'effet qui ne pourra être postérieure au 15 février 1983 et restera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit dénoncé par l'une des Parties. Le présent Accord et les annexes s'y rapportant peuvent être dénoncés à tout moment par l'une des Parties moyennant un préavis écrit de 90 jours. En cas de dénonciation, il y a lieu de tenir compte du besoin pour les deux Parties de maintenir le système en fonctionnement en Israël pendant deux ans au moins après ladite dénonciation.

Article X. AUTORISATION

La FAA et l'AAI souscrivent aux dispositions du présent Accord comme en témoigne la signature de leurs représentants autorisés.

Administration des Aéroports
de l'Etat d'Israël :

Par : [ARYE Y. GROZBORD]

Titre : Président du conseil
d'administration

Date : 27 janvier 1983

Federal Aviation Administration
du Département des Transports
des États-Unis d'Amérique :

Par : [J. LYNN HELMS]

Titre : Administrateur

Date : 27 janvier 1983

