

No. 35431

**China (for Hong Kong Special Administrative Region)
and
Israel**

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the State of Israel concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 19 March 1998

Entry into force: *8 September 1998 by notification, in accordance with article 22 with the exception of article 9, in accordance with article 9 (6)*

Authentic texts: *English and Hebrew*

Authentic texts of the related letter: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 25 January 1999*

**Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong)
et
Israël**

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'Etat d'Israël relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 19 mars 1998

Entrée en vigueur : *8 septembre 1998 par notification, conformément à l'article 22 à l'exception de l'article 9, conformément au paragraphe 6 de l'article 9*

Textes authentiques : *anglais et hébreu*

Textes authentiques de la lettre connexe : *anglais et chinois*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 25 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the State of Israel (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the State of Israel,

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the State of Israel has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) The right to fly across its area without landing;
- (b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed services on a specified route the designated airline of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the State of Israel or its nationals.

(b) The Government of the State of Israel shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the State of Israel or its nationals;

(ii) In the case of the Government of the State of Israel, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests 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 routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load

factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and
- (c) The requirements of through airline operation.
- (4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

- (a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
- (b) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
- (c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and
- (d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the State of Israel shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airline to such tariff, or because the other designated airline is not operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the State of Israel shall be filed with the aeronautical authorities of the Con-

tracting Parties by the designated airline seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

(a) Where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) Where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) (a) The tariffs to be charged by the designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the State of Israel and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the State of Israel and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airline of the State of Israel for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the State of Israel shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the

other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9. Avoidance of Double Taxation

(1) Income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including participation in a pool service, a joint air transport operation or an international operating agency, which are subject to tax in the area of that Contracting Party shall be exempt from income tax, profits tax and all other taxes on income or profits imposed in the area of the other Contracting Party.

(2) Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from taxes of every kind and description on capital and assets imposed in the area of the other Contracting Party.

(3) Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed in the area of the other Contracting Party.

(4) For the purposes of this Article:

(a) The term "income or profits" includes revenues and gross receipts from the operation of aircraft for the carriage of persons, livestock, goods, mail or merchandise in international traffic including:

(i) The charter or rental of aircraft;

(ii) The sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, either for the airline itself or for any other airline; and

(iii) Interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic;

(b) The term "international traffic" means any carriage by an aircraft except when such carriage is solely between places in the area of the other Contracting Party;

(c) The term "airline of one Contracting Party" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and, in the case of the State of Israel, an airline substantially owned and effectively controlled by the Government of the State of Israel or its nationals;

(d) The term "competent authority" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions, and, in the case of the State of Israel, the State Revenue Administration, Ministry of Finance, or their authorised representative.

(5) The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 18 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

(6) Notwithstanding Article 22 (Entry into Force) each Contracting Party shall notify to the other the completion of the procedures required by its law for the bringing into force of this Article and the Article shall thereupon have effect:

(a) In the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement enters into force;

(b) In the State of Israel, for any year of assessment beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which this Agreement enters into force.

(7) Notwithstanding Article 20 (Termination) where notice of termination of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect:

(a) In the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given;

(b) In the State of Israel, for any year of assessment beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which notice is given.

(8) This Article shall cease to have effect in the event that an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, providing for similar exemptions to those in this Article, enters into force between the Contracting Parties.

Article 10. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 11. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12. Conversion and Remittance of Revenue

Based on the principle of reciprocity:

(1) The designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the State of Israel on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airline of the State of Israel shall have the right to convert and remit to the State of Israel from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 13. Airtime Representation and Sales

(1) The designated airline of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airline of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 14. User Charges

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airline operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 15. Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own area of aircraft engaged in international air navigation, or related to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, or departure from or while within the said area.

(2) The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to or departure from its area of passengers, crew or cargo on aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the area of the other Contracting Party.

Article 16. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes 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 from time to time pursuant to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

Article 17. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its

own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 19. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force on the date the Contracting Parties have notified each other in writing that their respective necessary procedures have been fulfilled.

Article 20. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 21. Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date on which both Contracting Parties give written notification to each other that their necessary procedures for entry into force have been fulfilled.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Hong Kong, this 19th day of March, 1998, which corresponds to the 21st day of Adar, 5758, in the English and Hebrew languages, both texts being equally authoritative. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

For the Government
of the State of Israel:

ZOHAR RAZ

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region: Hong Kong Special Administrative Region--intermediate points--points in the State of Israel--points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in the State of Israel in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the State of Israel or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline of the State of Israel:

Points in the State of Israel--intermediate points--Hong Kong Special Administrative Region-- points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline of the State of Israel may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in the State of Israel in any order, and intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the State of Israel.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

הערות:

1. נקודות חשירות בנתיבים המפורטים לעיל תיקבענה במשותף ע"י הצדדים המתקשרים.
2. המוביל האווירי של מדינת ישראל רשאי בחלק מהטיסות או ככולן להימנע מביקור בנקודות כלשהן בנתיבים המפורטים לעיל, והוא רשאי לשרת נקודות במדינת ישראל בכל סדר, ונקודות ביניים בכל סדר, ונקודות שמעבר בכל סדר, בתנאי שחשירותים המוסכמים בנתיבים אלה מתחילים במדינת ישראל.
3. לא תועלה תנועה על חסיפון בנקודת ביניים או בנקודת שמעבר ותורד בנקודות באזור המנחלי המיוחד חונג קונג או להיפך, למעט כפי שהצדדים המתקשרים עשויים לקבוע מעת לעת במשותף.
4. לא ייתן שירות לנקודה בסין שביבשת נקודת ביניים או כנקודה שמעבר.

נספח
לוח נתיבים

חלק 1

נתיבים שיפעיל המוביל האווירי המיועד של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג :

האזור המנהלי המיוחד הונג קונג-נקודות ביניים-נקודות במדינת ישראל-נקודות שמעבר

הערות :

1. נקודות השירות בנתיבים המפורטים לעיל תיקבענה במשותף ע"י הצדדים המתקשרים.
2. המוביל האווירי של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג רשאי בחלק מהטיסות או בכולן להימנע מביקור בנקודות כלשהן בנתיבים המפורטים לעיל, והוא רשאי לשרת נקודות ביניים בכל סדר, ונקודות במדינת ישראל בכל סדר, ונקודות שמעבר בכל סדר, בתנאי שהשירותים המוסכמים בנתיבים אלה מתחילים באזור המנהלי המיוחד הונג קונג.
3. לא תועלה תנועה על חסיפון בנקודות ביניים או בנקודה שמעבר ותורד בנקודות במדינת ישראל או להיפך, למעט כפי שהצדדים המתקשרים עשויים לקבוע מעת לעת במשותף.
4. לא יינתן שירות לנקודה בסין שביבשת כנקודות ביניים או כנקודה שמעבר.

חלק 2

נתיבים שיפעיל המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל:

נקודות במדינת ישראל-נקודות ביניים-אזור המנהלי המיוחד הונג קונג-נקודות שמעבר

סעיף 22
כניסה לתוקף

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

ולראיה, החתומים מטה, שהוסמכו לכך כיאות איש עיני ממשלתו, חתמו על ההסכם הנוכחי.

נעשה בשני עותקים בחוץ קונג ביום 19 במרס 1998, שהוא יום כא' באדר התשנ"ח, בלשונות אנגלית ועברית, ושני הנוסחים מהימנים באותה מידה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת מדינת ישראל

בשם ממשלת האזור המנהלי
המיוחד הונג קונג של
הרמבליקה העממית של סין

זוהר ר

סטיוון איפ

7. החלטת בית הדין תחייב את שני הצדדים המתקשרים.

8. כל צד מתקשר יישא בעלויות חבורר שהוא מינה. בעלויות האחרות של בית הדין יתחלקו הצדדים המתקשרים שווה בשווה, לרבות תוצאות כלשהן שנצברו ע"י הנשיא או סגן הנשיא של מועצת הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית בעת יישום הנחלים שבס"ק 2 ב' לסעיף זה.

סעיף 19

תיקון

כל תיקון להסכם וח המוסכם ע"י הצדדים המתקשרים ייכנס לתוקף בתאריך שבו יודיעו הצדדים המתקשרים זה לזה בכתב שהנחלים חדרושים של כל אחד מהם מולאו.

סעיף 20

סיום

צד מתקשר אחד רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. ההסכם יבוא לידי סיום בחצות (במקום קבלת ההודעה) מיד לפני יום השנה הראשון של תאריך קבלת ההודעה האמורה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם כן ההודעה האמורה נמשכת בהסכמח לפני תום פרק זמן זה.

סעיף 21

רישום אצל הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית

הסכם זה וכל תיקון בו יירשמו אצל הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

2. אם לא עלה בידי הצדדים המתקשרים ליישב את המחלוקת במשא ומתן, רשאים הם להביא אותה בפני אדם או גוף ככל שיסכימו עליו, או, לבקשת צד מתקשר, היא תובא להכרעתו של בית-דין של שלושה בוררים אשר יורכב באופן הבא:
- א. בתוך 30 ימים אחרי קבלת בקשה לבוררות, כל צד מתקשר ימנה בורר אחד. אורח של מדינה שלישית היכולה להיחשב כנייטרלית במחלוקת, אשר ישמש כנשיא בית הדין, ימונה כבורר השלישי בתסכמה בין שני הבוררים, בתוך 60 יום ממיטוי של השני;
- ב. אם במסגרת מגבלות הזמן הי"ל לא נעשה מינוי כלשהו, צד מתקשר רשאי לבקש שנשיא מועצת הארגון הבין-לאומי לתעמדה אזרחית יבצע את המינויים הדרושים בתוך 30 ימים. אם נראה לנשיא כי הוא אורח של מדינה שאינה יכולה להיחשב כנייטרלית במחלוקת, סגן הנשיא הבכיר ביותר שאינו פסול מנימוק זה יבצע את המינוי.
3. למעט לפי הוראות סעיף זה או כפי שהוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים, בית הדין יקבע את גבולות סמכות השיפוט שלו ויקבע לעצמו את סדרי הנהל. לפי הנחיית בית הדין, או לבקשת צד מתקשר, תתקיים ועידה לקביעת הנושאים המדויקים שיועמדו לבוררות והנהלים המוגדרים שינהגו לפיהם לא יאוחר מ-30 ימים אחרי השלמת הרכב בית הדין.
4. למעט כפי שהוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים או שנקבע ע"י בית הדין, כל צד יגיש מזכר בתוך 45 ימים אחרי השלמת הרכב בית הדין. את התשובות יש להגיש 60 ימים לאחר מכן. בית הדין יקיים שימוע לבקשת צד מתקשר, או לפי שיקול דעתו, בתוך 30 יום אחרי מועד הגשת התשובות.
5. בית הדין ישתדל למסור החלטה בכתב בתוך 30 ימים אחרי השלמת השימוע, או אם לא התקיים שימוע, אחרי התאריך שבו התקבלו שתי התשובות. ההחלטה תתקבל ברוב קולות.
6. צד מתקשר רשאי להגיש בקשה להבהרת ההחלטה בתוך 15 ימים אחרי שהתקבלה וההבהרה האמורה תוצא בתוך 15 יום מתאריך הבקשה האמורה.

2. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר הנוגעים לכניסה או ליציאה משטח ארצו של נוסעים, צוות, או מטען על כלי טיס, כגון תקנות הנגעות לכניסה, מכס, הגירה והסגר, יקוימו על ידי נוסעים, צוות או מטען כאמור, או מטעמם, או בידי המוביל האווירי של צד מתקשר עם כניסתו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, בצאתו ממנו ובעת שהותו בו.

סעיף 16

הכרה בתעודות וברישיונות

תעודות 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 המוסכמים בנתיבים המפורטים, בתנאי שהדרישות שלמיהן התעודות והרישיונות האמורים הונפקו או קיבלו תוקף שוות לאמות המידה המזעריות העשויות להיקבע בהתאם לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944 או גבוהות מהן.

סעיף 17

התייעצות

צד מתקשר אחד רשאי לבקש בכל עת התייעצויות בנוגע ליישום הסכם זה, למרשותו. להחלתו או לתיקונו. התייעצויות כאמור, אשר יכול שתתקיימנה בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים, תחלנה בתוך 60 ימים מתאריך קבלת בקשה בכתב כאמור ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם כן הוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים.

סעיף 18

יישוב מחלוקות

1. אם התעוררה בין הצדדים המתקשרים מחלוקת בנוגע לפירושו או להחלתו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים תחילה ליישב אותה במשא ומתן.

סעיף 14 היטלי משתמש

1. המונח "היטל משתמש" פירושו היטל שהרשויות המוסמכות מטילות או מתירות להטיל על מובילים אוויריים לשם אספקת רכוש או מתקנים של נמל התעופה או מתקני תעופה, לרבות מתקנים ושירותים קשורים, לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם ומטענם.
2. צד מתקשר לא יטיל או יתיר הטלה על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר היטלי משתמש הגבוהים מאלה המוטלים על המוביל האווירי שלו המפעיל שירותים אוויריים בין-לאומיים דומים.
3. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בנושאי היטלי משתמש בין ארגוני הגבייה המוסמכים שלו לבין המובילים האוויריים המשתמשים בשירותים ובמתקנים שמשפקים ארגוני הגבייה האמורים, מקום שמעשי, באמצעות הארגונים המייצגים של המובילים האוויריים. יש לתת למשתמשים הודעה סבירה על כל חצעה לשינויים בחיטלי משתמש על מנת לאפשר להם להביע את דעתם לפני ביצוע השינויים. כל צד מתקשר יוסיף ויעודד את רשויות הגבייה המוסמכות שלו ואת המשתמשים האמורים להחליף ביניהם מידע נאות בנוגע להיטלי משתמש.

סעיף 15 החלת חוקים ותקנות

1. חוקי ותקנותיו של צד מתקשר, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתעופה בין-לאומית, או הקשורים להפעלתו ולהטסתו של כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטחו, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח האמור, בשהותם בו או ביציאתם ממנו.

סעיף 12

המרה והעברה של הכנסות

בהתבסס על עקרון ההדדיות :

1. למוביל האווירי המיועד של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג תהיה הזכות להמיר ולהעביר לאזור המנהלי המיוחד הונג קונג ממדינת ישראל לפי דרישה עודפים של הכנסות מקומיות על סכומים שהוצאו במקום. למוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל תהיה הזכות להמיר ולהעביר למדינת ישראל מהאזור המנהלי המיוחד הונג קונג לפי דרישה עודפים של הכנסות מקומיות על סכומים שהוצאו במקום.
2. החמרה וההעברה של הכנסות האמורות תותרנה בלי הגבלה לפי שער החליפין בר ההחלה על עסקאות שוטפות שבתוקף במועד שבו הכנסות האמורות מוגשות להמרה ולהעברה, ולא תהיינה כפופות לחיטלים כלשהם חוץ מאלח שקובעים כרגיל הבנקים תמורת ביצוע החמרה וההעברה כאמור.

סעיף 13

ייצוג מוביל אווירי ומכירות

1. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר אחד תהיה הזכות, בהתאם לחוקים ולתקנות של הצד האחר הנוגעים לכניסה, שהייה ותעסוקה, להביא לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ולהחזיק שם את אנשי הסגל הניהולי, הטכני וחמבצעי שלו ומומחים אחרים הדרושים לצורך אספקת תחבורה אווירית.
2. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תחיה הזכות לעסוק במכירה חופשית של חובלה אווירית במטבע מקומי, ישירות או באמצעות סוכנים. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תחיה הזכות למכור, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש, הובלה כאמור במטבע מקומי או בכל מטבע אחר הניתן להמרה חופשית.

הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטחו, ומפעילים של נולי תעופה שבשטחו, לפעול בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.

4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה חמוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שחייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיינקטו בפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-ד, כבודה, מטען וציוד לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה ובמהלך. כל צד מתקשר ישקול גם ברוח אזהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטיחות מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תמיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אורחיים, או מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני תעופה, כל צד מתקשר יסייע לצד המתקשר האחר ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.

סעיף 11

אספקת נתונים סטטיסטיים

רשויות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, הצהרות סטטיסטיות תקופתיות או אחרות ככל שנדרש באופן סביר לצורך בחינת הקיבולת שמספק המוביל האווירי המיועד של אותו צד מתקשר. הצהרות כאמור תכלולנה את כל המידע הדרוש לקביעת כמוח התנועה שמוביל אותו מוביל אווירי בשירותים המוסכמים, וכן את נקודות המוצא והיעד של התנועה האמורה.

א. באזור חמנחלי חמוהד חונג קונג, לגבי כל שנת שומח חמתחילה ב-1 באפריל בשנת הלוח שאחרי השנה שבה נמסרה החודעה או אחרי יום זה;

ב. במדינת ישראל, לגבי כל שנת שומח המתחילה ב-1 בינואר בשנת הלוח שאחרי השנה שבה נמסרה החודעה או אחרי יום זה.

8. סעיף זה יחדל להיות בתוקף במקרה שייכנס לתוקף בין הצדדים המתקשרים הסכם בדבר מניעת מסי כפל ביחס למסים על הכנסה, שלפיו יוענקו פטורים הדומים לאלה שבסעיף זה.

סעיף 10 ביטחון התעופה

1. כל צד מתקשר שב ומבטיח לצד המתקשר האחר שמחויבותו להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. כל צד מתקשר יפעל במיוחד בהתאם לחוראות חבטיות בתעופה של האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים ככלי טיס, שנתחמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנתחמה בחאג ביום 16 בדצמבר, 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנתחמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971.

2. כל צד מתקשר יקבל, לפי בקשה, מהצד המתקשר האחר את כל העזרה הנתוצה למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעים ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני ניווט, וכל איס אחר על ביטחון התעופה האזרחית.

3. כמסגרת קשריהם החדידים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם לחוראות חבטיות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית ונקבעו כנספחים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944. כל צד מתקשר יחייב מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלו או מפעילים של כלי טיס שמקום עסקם

- ג. המונח "תחבורה בין-לאומית" פירושו כל הובלה בכלי טיס למעט כאשר הובלה האמורה היא אך ורק בין מקומות בשטחו של הצד המתקשר האחר ;
- ג. המונח "מוביל אווירי של צד מתקשר אחד" פירושו, במקרה של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, מוביל אווירי המאוגד ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא באזור המנהלי המיוחד הונג קונג, ובמקרה של מדינת ישראל, מוביל אווירי שהבעלות העיקרית והשליטה הנועשית עליו נתונים בידי ממשלת מדינת ישראל או אזרחיה;
- ד. המונח "רשות מוסמכת" פירושו, במקרה של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, נציב מס הכנסה או נציגו המוסמך, או כל אדם או גוף המוסמכים למלא כל אחד מהתפקידים המבוצעים כרגע ע"י הנציב או נציגו המוסמך, ובמקרה של מדינת ישראל, מינהל הכנסות המדינה, משרד האוצר, או נציגם המוסמך.
5. הרשויות המוסמכות של הצדדים המתקשרים ישתדלו, באמצעות התייעצויות, ליישב בהסכמה הדדית כל מחלוקת בנוגע לפרשנותו או להחלתו של סעיף זה. סעיף 18 (נישוב מחלוקות) לא יחול על כל סכסוך כאמור.
6. על אף סעיף 22 (כניסה לתוקף), כל צד מתקשר יודיע לצד האחר על השלמת הנהלים הדרושים על פי חוקיו לכניסתו לתוקף של סעיף זה, ולאחר מכן יהיה סעיף זה בתוקף:
- א. באזור המנהלי המיוחד הונג קונג, לגבי כל שנת שומה המתחילה ב-1 באפריל בשנת הלוח שאחרי השנה שבה נכנס הסכם זה לתוקף או אחרי יום זה ;
- ב. במדינת ישראל, לגבי כל שנת שומה המתחילה ב-1 בינואר בשנת הלוח שאחרי השנה שבה נכנס הסכם זה לתוקף או אחרי יום זה.
7. על אף סעיף 20 (סיום), מקום שנמסרה הודעה על סיום לפי אותו סעיף, סעיף זה יחדל לחיות בר תוקף:

סעיף 9

מניעת מסי כפל

1. הכנסה או רווחים מהפעלת כלי טיס בתחבורה בין-לאומית ע"י מוביל אווירי של צד מתקשר, לרבות השתתפות בשירות ריכוז, בעסק משותף של הובלה אווירית או בסוכנות הפעלה בין-לאומית, הכפופים למס בשטחו של אותו צד מתקשר, יהיו פטורים ממס הכנסה, מס על רווחים וכל המסים האחרים על הכנסה או רווחים המוטלים בשטחו של הצד המתקשר האחר.
2. הון ונכסים של מוביל אווירי של צד מתקשר אחד הקשורים להפעלת כלי טיס בתחבורה בין-לאומית יהיו פטורים ממסים מכל צורה ותיאור המוטלים בשטחו של הצד המתקשר האחר.
3. רווחים מהעברת כלי טיס המופעלים בתעבורה בין-לאומית ומטלטלין השייכים להפעלתם של כלי הטיס האמורים המתקבלים ע"י מוביל אווירי של צד מתקשר אחד יהיו פטורים מכל מס רווחים המוטל בשטחו של הצד המתקשר האחר.
4. למטרות סעיף זה:

א. המונח "הכנסה או רווחים" כולל הכנסות ותקבולים ברוטו מהפעלת כלי טיס להובלת בני אדם, משק חי, טובין, דואר או סחורה בתחבורה בין-לאומית לרבות:

1. חכירה או השכרה של כלי טיס,
2. מכירת כרטיסים או מסמכים דומים, ומתן השירותים הקשורים להובלה האמורה, למען המוביל האווירי עצמו או למען מוביל אווירי אחר; וכן
3. ריבית על כספים הקשורים ישירות להפעלת כלי טיס בתחבורה בין-לאומית.

בסיס של הודיות מכל דמי המכס, חיטלי תבלו ואגרות ותשלומים דומים שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם ההגעה, גם כאשר הציוד הרגיל האמור והפריטים האחרים האמורים מיועדים לשימוש בחלק כלשהו של הנסיעה המתבצעת מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר.

3. את הציוד הרגיל והפריטים האחרים המאוזכרים בסייק 1 ו-2 לסעיף זה ניתן לדרוש להחזיק תחת השגחה או פיקוח של רשויות המכס של הצד המתקשר האחר.

4. את הציוד הרגיל והפריטים האחרים המאוזכרים בסייק 1 לסעיף זה ניתן לפרוק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר באישור שלטונות המכס של אותו צד מתקשר אחר. בנסיבות האמורות, הציוד הרגיל האמור והפריטים האמורים ייהנו, על בסיס של הודיות, מחפטורים לפי הוראות ס"ק 1 לסעיף זה עד לייצואם מחדש או עד שיסולקו כדרך אחרת מתאם לתקנות המכס. אולם רשויות המכס של הצד המתקשר האחר רשאיות לדרוש שהציוד הרגיל האמור והפריטים האמורים יושמו תחת פיקוחן עד למועד האמור.

5. הפטורים לפי הוראות סעיף זה יהיו זמינים גם במצבים שבהם המוביל האווירי של צד מתקשר אחד התקשר בהסכמים עם מוביל אווירי אחר או מובילים אוויריים אחרים לשם השאלה או העברת בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של הציוד הרגיל והפריטים האחרים המאוזכרים בסייק 1 ו-2 לסעיף זה, בתנאי שאותו מוביל אווירי אחר או מובילים אוויריים אחרים נהנה או נהנים באופן דומה מפטורים כאמור שהעניק הצד המתקשר האחר.

6. כבודה ומטען במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר יהיו פטורים מדמי מכס, חיטלי בלו ואגרות ותשלומים דומים שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם ההגעה.

החגשה, הגישו, לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר המבקש אישור לתעריף האמור, חודעה בכתב על אי הסכמה.

ד. רשויות התעופה רשאיות לבטל אישור של כל תעריף כאמור שאושר או נראה כאילו אושר על ידיהן ע"י מתן חודעה של 90 ימים מראש למוביל האווירי המיועד הגובה את התעריף האמור. מוביל אווירי זה יחדל לנבוא את התעריף האמור בתום אותה תקופה.

על אף חוראות ס"ק 5 ו-10 (ג) לסעיף זה, רשויות התעופה של צד מתקשר לא יתנגדו לכל תעריף מוצע שחגשו להם מוביל אווירי מיועד, התואם (כלומר, ברמת מחיר, תנאים ותאריך ופג תוקף אך לאו דווקא בניתוב שמשתמשים בו) לתעריף שגובה מוביל אווירי של אותו צד מתקשר לשירותים בני השוואה בין אותן נקודות או שהוא מגביל יותר או גבוה יותר מאותו תעריף.

סעיף 8

פטור מהיטלים וממסים

כלי טיס המופעלים בשירותים אוויריים בין-לאומיים ע"י המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד, חציון הרגיל שלהם, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית לצריכה, חלפים לרבות מנועים, ואספקה למטוסים (כולל, אך בלי להגביל, פריטים כגון מזון, משקאות וטבק) הנמצאים על כלי הטיס האמור, יקבלו פטור מהצד המתקשר האחר על בסיס של הודיות מכל דמי המכס, היטלי הבלו ואגרות ותשלומים דומים שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם החגעה, בתנאי שחציון הרגיל האמור והפריטים האחרים האמורים יישארו על כלי הטיס.

ציון רגיל, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית לצריכה, חלפים לרבות מנועים, ואספקה למטוסים (כולל, אך בלי להגביל, פריטים כגון מזון, משקאות וטבק), טפסים מודפסים לכרטיסים, שטרי מטען, כל חומר מודפס הנשא את סמל המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד וחומר פרסום רגיל המופץ בלי תשלום ע"י אותו מוביל אווירי מיועד, שהוכנסו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ע"י אותו מוביל אווירי מיועד או מטעמו, או הועלו על כלי הטיס המופעל ע"י אותו מוביל אווירי מיועד, יקבלו פטור מהצד המתקשר האחר על

8. כפוף לס"ק 9 לסעיף זה, תעריף שנקבע בחתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שייקבע תעריף מחליף.
9. למעט בחסכמת רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים, ולפרק זמן ככל שיסכימו עליו, תוקף התעריף לא יוארך מכוח ס"ק 8 לסעיף זה:
- א. מקום שלתעריף יש תאריך סיום, ליותר מ-12 חודשים אחרי אותו תאריך;
- ב. מקום שלתעריף אין תאריך סיום, יותר מ-12 חודשים אחרי התאריך שבו הוגש תעריף מחליף לרשויות התעופה של הצדדים המתקשרים ע"י המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר.
10. א. התעריפים שייגבו ע"י המוביל האווירי המיועד של האזור המנהלי המיוחד תונג קונג להובלה בין מדינת ישראל לבין מדינה אחרת יהיה כפוף לאישור רשויות התעופה של מדינת ישראל, ומקום שמתאים, של המדינה האחרת. התעריפים שייגבו ע"י המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל להובלה בין האזור המנהלי המיוחד הונג קונג לבין מדינה אחרת שאיננה ישראל יהיה כפוף לאישור רשויות התעופה של האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, מקום שמתאים, של המדינה האחרת.
- ב. כל תעריף מוצע להובלה כאמור יוגש ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר המבקש את אישור התעריף האמור לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. הוא יוגש בצורה שאותן רשויות התעופה עשויות לדרוש על מנת לגלות את הפרטים הנוכחים בס"ק 1 לסעיף זה, ולא פחות מ-90 ימים (או פרק זמן קצר יותר ככל שיסכימו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים) לפני התאריך המוצע לכניסה לתוקף. ינהגו בתעריף המוצע כאילו הוגש לרשויות התעופה של צד מתקשר בתאריך שבו התקבל ע"י אותן רשויות תעופה.
- ג. רשויות התעופה של צד מתקשר אשר הוגש להן תעריף כאמור-רשאיות לאשרו בכל עת, והוא ייראה כאילו אישרו אותו אלא אם כן, בתוך 30 ימים אחרי תאריך

- אולם מוביל אווירי מיועד לא יתיח מטע מלחציע, ורשויות התעופה של הצדדים המתקשרים לא תחיינה מנועות מלאשר, כל תעריף. אם לא עלה בידי המוביל האווירי לקבל את הסכמת המוביל האווירי המיועד האחר לתעריף האמור, או מפני שהמוביל האווירי המיועד האחר אינו פועל באותו נתיב. אזכורים בסי"ק זה ובסי"ק הקודמים ל"אותו נתיב" הם לנתיב המופעל, לא לנתיב המפורט.
4. כל תעריף מוצע להובלה בין האזור המנהלי המיוחד חונג קונג לבין מדינת ישראל יוגש לאישור רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים ע"י המוביל האווירי המיועד המבקש את אישורו בצורה שרשויות התעופה עשויות לדרוש בנפרד על מנת לגלות את הפרטים הנכונים בסי"ק 1 לסעיף זה. הוא יוגש לא פחות מ-60 יום (או פרק זמן קצר יותר ככל שישכימו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים) לפני התאריך המוצע לכניסה לתוקף. ינהגו בתעריף המוצע באילו הוגש לרשויות התעופה של צד מתקשר בתאריך שבו התקבל ע"י אותו רשויות תעופה.
5. רשויות התעופה של צד מתקשר רשאיות לאשר כל תעריף מוצע בכל עת, ובתנאי שהוגש בהתאם לסי"ק 4 לסעיף זה, הוא ייראה כאילו אושר ע"י רשויות התעופה של אותו צד מתקשר אלא אם כן, בתוך 30 יום (או פרק זמן קצר יותר ככל שישכימו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים) אחרי תאריך ההגשה, הגישו רשויות התעופה של צד מתקשר לרשויות התעופה של הצד המתקשה האחר הודעה על אי הסכמה לתעריף.
6. אם ניתנה הודעה על אי הסכמה בהתאם להוראות סי"ק (5) לסעיף זה, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים רשאיות לקבוע במשותף את התעריף. למטרה זו, צד מתקשר אחד רשאי, בתוך 30 ימים ממשירת ההודעה על אי הסכמה, לבקש התייעצויות בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אשר תתקיים בתוך 30 ימים מהתאריך שבו המשרד המתקשר האחר יקבל את הבקשה האמורה בכתב.
7. אם לא הסכימו רשויות התעופה של צד מתקשר לתעריף בהתאם לסי"ק 5 לסעיף זה, ואם לא עלה בידי רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים לקבוע במשותף תעריף בהתאם לסי"ק 6 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.

4. הקיבולת שתסופק בנתיבים המפורטים תחיה זו שתיקבע מעת לעת במשותף ע"י הצדדים המתקשרים.

סעיף 7 תעריפים

1. המונח "תעריף" פירושו אחד או יותר מהאמורים להלן:
- א. התשלום שגובה מוביל אווירי תמורת הובלה של נוסעים ומטענם בשירותים אוויריים סדירים והיטלים והתנאים על שירותים הנלווים להובלה האמורה;
 - ב. התעריף שגובה מוביל אווירי על הובלת מטען (למעט דואר) בשירותים אוויריים סדירים;
 - ג. התנאים המסדירים הזמינות או ההחלה של כל תעריף או תשלום כולל כל הטבח הנלווית אליהם; וכן
 - ד. שיעור העמלה שמשלם מוביל אווירי לסוכן ביחס לכרטיסים שנמכרו או לשטרי מטען שהושלמו ע"י אותו סוכן לשם הובלה בשירותים אוויריים סדירים.
2. התעריפים שיגבנו מן המובילים האוויריים המיועדים בעד הובלה בין האזור המנהלי המיוחד הונע קונג לבין מדינת ישראל יהיו אלה שאושרו על ידי רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים והם ייקבעו בהמות סבירות, תוך התחשבות נאותה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות עלויות הפעלת השירותים המוסכמים, עניינם של המשתמשים, רווח סביר ותעריפים של מובילים אוויריים אחרים הפועלים באותו נתיב, בשלמותו או בחלקו.
3. התעריפים המאוזכרים בס"ק 2 לסעיף זה יסוכמו בין המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים המבקשים אישור לתעריפים, אשר עשויים להתייכף עם מובילי אוויריים אחרים הפועלים באותו נתיב, בשלמותו או בחלקו. לפני הצעת תעריפים כאמור.

2. אם שלילה או תתלייה מיידית של חיתר ההפעלה הנוכח בס"ק 1 לסעיף זה, או הטלת תנאים לכך, אינן חיוניות למניעת הפרות נוספות של חוקים או תקנות, הזכות האמורה תמומש רק לאחר חתייעצויות עם הצד המתקשר האחר.

סעיף 6

עקרונות המסדירים את הפעלת השירותים המוסכמים

1. למובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. בחפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר בחשבון את עניינו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לבל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון באותם נתיבים, בחלקם או בשלמותם.
3. לשירותים המוסכמים שמספקים המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים תהיה זיקה קרובה לדרישות הציבור לתחבורה בנתיבים המפורטים ויעדם העיקרי יהיה אספקה במקדם עומס סביר של קיבולת נאותה לעמידה בדרישות השוטפות והצפויות באופן סביר לחובלת נוסעים ומטען, לרבות דואר, אשר מוצאם או יעדם הוא שטח ארצו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי. תתאפשר חובלת נוסעים ומטען, לרבות דואר, המועלים על הסיפון ונפרקים בנקודות בנתיבים המפורטים שאינן נקודות בשטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי בהתאם לעקרונות הכלליים שהקיבלת תהיה קשורה:
 - א. לדרישות התנועה אל שטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי וממנו;
 - ב. לדרישות התנועה של האזור שדרכו עובר השירות המוסכם, תוך התחשבות בשירותים אוויריים אחרים שהנהיגו מובילים אוויריים של המדינות המחוות את האזור; וכן
 - ג. לדרישות ההפעלה של מוביל אווירי במעבר.

4. רשויות תעופות של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר שיניח את דעתם כי הטו כשיר למלא אתר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות וחלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותי תעופה בין-לאומיים ע"י הרשויות האמורות.
5. מוביל אווירי, משהועד והוסמך בדרך זו, רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שהמוביל האווירי ממלא אתר החזרה בנות ההחלה של הסכם זה.

סעיף 5

שלילה או התלייה של היתר הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הוכות לשלול היתר הפעלה או להתלות את מימוש הוכיות המפורטות בסעיף 3 (2) להסכם זה ע"י המוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר, או להטיל תנאים ככל שייראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:
- א. 1. במקרה של ממשלת האזור המנהלי המיוחד הונג קונג, בכל מקרה שלא נחה דעתה כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי ממשלת מדינת ישראל או אורחיה;
2. במקרה של ממשלת מדינת ישראל, בכל מקרה שלא נחה דעתה כי המוביל האווירי מאונד, ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא, באזור המנהלי המיוחד הונג קונג; או
- ב. 1. במקרה שהמוביל האווירי האמור לא מילא אתר החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או
2. במקרה שהמוביל האווירי האמור אינו ממלא בצורה אחרת אתר התנאים שנקבעו לפי הסכם זה.

4. **אס בגלל עימות מזוין, מחומות או התפתחויות פוליטיות, או נסיבות מיוחדות וחריגות, אין המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יכול להפעיל שירות בנתיבו הרגיל, הצד המתקשר האחר יעשה כמיטב יכולתו על מנת להקל על המשך ההפעלה של השירות האמור באמצעות ארגון מחדש זמני ומתאים של גתיבים.**

סעיף 4

הועדה והסמכה של מובילים אוויריים

1. **לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחיהן של שתי הארצות, ולבטל או לשנות הועדות כאמור.**
2. **עם קבלת הודעה על הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר בלא עיכוב, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את היתר החפעלה המתאים למוביל האווירי המיועד.**
3. **א. לממשלת האזור המנחלי המיוחד חונג קונג תחיה הזכות לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוארך בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שייראו לה כהכרחיים לגבי מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 3 (2) להסכם זה ע"י המוביל האווירי, בכל מקרה שלא נחה דעתה כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי ממשלת מדינת ישראל או אורחיה.**
- ב. לממשלת מדינת ישראל תחיה הזכות לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שייראו לה כהכרחיים לגבי הזכויות המפורטות בסעיף 3 (2) להסכם זה ע"י המוביל האווירי, בכל מקרה שלא נחה דעתה כי המוביל האווירי מאוחד, ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא באזור המינהלי המיוחד הזנק קונג.**

סעיף 2

הוראות אמנת שיקגו שהן בנות החלה על שירותים אוויריים בין-לאומיים

ביישום הסכם זה, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות האמנה בדבר תעופה אורחית בין-לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944, לרבות הנספחים וכל התיקונים לאמנה או לנספחיה החלים על שני הצדדים המתקשרים, במידה שחוראות אלה הן בנות החלה על שירותים אוויריים בין-לאומיים.

סעיף 3

הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות הבאות בזיקה לשירותים האוויריים הבין-לאומיים הסדירים שלו:
 - א. הזכות לטוס מעל לשטחו ללא נחיתה;
 - ב. הזכות לערוך חניות בשטחו שלא למטרות תעבורה.
2. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה לשם הפעלתם של שירותים אוויריים בין-לאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בחלק המתאים של הנספח להסכם זה. השירותים והנתיבים האמורים נקראים להלן "השירותים המוסכמים" ו"הנתיבים המפורטים", בהתאמה. בעת הפעלת שירות מוסכם בנתיב מפורט, המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר ייחנה, בנוסף על הזכויות המפורטות בס"ק 1 לסעיף זה, מהזכות לערוך חניות בשטחו של הצד המתקשר האחר בנקודות שנקבעו לאותו נתיב בהתאם לנספח להסכם זה על מנת להעלות ולחוריד נוסעים ומטען, לרבות דואר, בנפרד או במשולב.
3. אין בס"ק 2 לסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את הזכות להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים ומטען, לרבות דואר, המובלים בשכירות או למטרות רווח ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

ממשלת האזור המנהלי המיוחד חונג קונג של הרפובליקה העממית של סין, (האזור המנהלי המיוחד חונג קונג) וממשלת מדינת ישראל (שוניקראנה לחלן "הצדדים המתקשרים").
ברצותן לעשות הסכם למטרות יצירת מסגרת לשירותים אוויריים בין האזור המנהלי המיוחד חונג קונג לבין מדינת ישראל,
הסכימו לאמור ;

סעיף 1

הגדרות

למטרות הסכם זה, אלא אם כן יש בו הוראות אחרות :

- (א) המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של האזור המנהלי המיוחד חונג קונג, מנהל התעופה האזרחית, במקרה של מדינת ישראל, שר התחבורה, או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו למלא כל תפקיד המבוצע בהווה ע"י הרשויות הנ"ל או תפקידים דומים ;
- (ב) המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שהועד והוסמך בהתאם לסעיף 4 להסכם זה ;
- (ג) המונח "שטח ארץ" בזיקה לאזור המנהלי המיוחד חונג קונג כולל את האי חונג קונג, קאולון והשטחים החדשים, ובזיקה למדינת ישראל, משמעותו היא המשמעות של "שטח ארץ" בסעיף 2 לאמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944 ;
- (ד) למונחים "שירות אווירי", "שירות אווירי בין-לאומי", "מוביל אווירי", "יחנייה שלא למטרות תעבורה", המשמעות של כל אחד מהם בסעיף 96 לאמנה האמורה ;
- (ה) המונח "הסכם זה" כולל את הנספח להסכם ואת כל התיקונים בו או בהסכם זה.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכס

בין

**ממשלת האזור המנהלי המיוחד הונג קונג של
הרפובליקה העממית של סין**

לבין

ממשלת מדינת ישראל

בדבר שירותים אוריים

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement de l'État d'Israël (ci-après dénommés "les Parties contractantes"),

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État d'Israël,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de l'État d'Israël, le Ministre des transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'Article 4 du présent Accord;

c) L'expression "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong désigne l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires et, en ce qui concerne l'État d'Israël a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'Article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) L'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe au présent Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes, et qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir.
- b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés "les services agréés" et "les routes spécifiées" respectivement. Pour l'exploitation des services agréés sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette zone, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans retard à l'entreprise de transport aérien désignée les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'État d'Israël ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement de l'État d'Israël a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'État d'Israël ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement de l'État d'Israël si ce dernier n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent Article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services agréés, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes.

Article 7. Tarifs

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État d'Israël sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes

qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à la "même route" visent la route exploitée et non la route spécifiée.

4. Le tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État d'Israël doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article. Il est déposé soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent Article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent Article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent Article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 18 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes.

10. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre l'État d'Israël et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de l'État d'Israël et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de l'État d'Israël pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que l'État d'Israël doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 10 du présent Article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les

provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents imprimés à en-tête de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tout droit de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent Article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 9. Prévention de la double imposition

1. Les revenus ou les bénéfices liés à l'exploitation d'un aéronef utilisé pour des vols internationaux par une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes, y compris sous forme de participation à un service groupé, une opération commune de transport aérien ou une agence d'exploitation internationale qui sont soumises à un impôt sur le territoire de cette Partie contractante seront exonérés d'impôt sur le revenu et d'impôt sur les bénéfices ainsi que de tous autres impôts sur les recettes ou les bénéfices appliqués sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Le capital ou les avoirs d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante liés à l'exploitation d'un aéronef pour le trafic international sont exonérés de tout impôt sur le capital et les avoirs appliqués dans la zone de l'autre Partie contractante.

3. Les bénéfices découlant du transfert d'un aéronef exploité pour le trafic international et des biens meubles ayant trait à l'exploitation dudit aéronef qui sont enregistrés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante sont exonérés de tous impôts sur les bénéfices appliqués dans la zone de l'autre Partie contractante.

4. Aux fins du présent Article :

a) L'expression "revenu ou bénéfices" inclut les revenus et les entrées brutes découlant de l'exploitation d'un aéronef pour le transport de personnes, de bétail, de marchandises, de courrier ou autres dans le cadre du trafic international, y compris :

i) L'affrètement ou la location d'un aéronef;

ii) La vente de billets ou documents de même nature, et la prestation de services liés à ce transport, que ce soit pour ladite entreprise de transport aérien ou pour toute autre compagnie aérienne; et

iii) Les intérêts sur les fonds directement liés à l'exploitation de l'aéronef pour le trafic international;

b) L'expression "trafic international" désigne tout transport par un aéronef sauf lorsque ce transport relie uniquement des endroits situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) L'expression "entreprise de transport aérien d'une Partie contractante" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong une entreprise de transport aérien enregistrée et ayant son principal centre d'activité dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, et dans le cas de l'État d'Israël, une entreprise de transport aérien dont la majorité des actions appartiennent au Gouvernement de l'État d'Israël ou à ses ressortissants, et qui est placée sous leur contrôle;

d) L'expression "autorité compétente" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Commissaire à l'administration fiscale ou son représentant autorisé, ou toute personne ou organisme autorisé à accomplir toute fonction incombant à l'heure actuelle au Commissaire ou des fonctions semblables et, dans le cas de l'État d'Israël, l'Administration fiscale de l'État, au Ministère des finances, ou leur représentant autorisé.

5. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'efforceront, dans le cadre de consultations, de résoudre par accord mutuel tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Article. L'Article 18 (Règlement des différends) ne s'applique pas dans ce cas.

6. Nonobstant l'Article 22 (Entrée en vigueur), chaque Partie contractante notifiera à l'autre que les procédures requises par sa législation en cc qui concerne l'entrée en vigueur du présent Article ont été accomplies et que le présent Article sera en vigueur :

a) Dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, toute année fiscale à partir du 1er avril de l'année civile suivant celle à laquelle le présent Accord entre en vigueur;

b) Dans l'État d'Israël, toute année fiscale commençant à partir du 1er janvier de l'année civile suivant immédiatement celle à laquelle le présent Accord entre en vigueur.

7. Nonobstant l'Article 20 (Dénonciation) dans lequel la notification de la dénonciation du présent Accord est donnée, le présent Article cesse d'être en vigueur :

a) Dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, toute année fiscale commençant à partir du 1er avril de l'année civile suivant immédiatement celle dans laquelle ladite notification est donnée;

b) Dans l'État d'Israël, toute année fiscale commençant à partir du 1er janvier de l'année civile suivant immédiatement celle dans laquelle la notification est donnée.

8. Le présent Article cesse d'être en vigueur dans le cas où un accord visant la prévention de la double imposition en ce qui concerne les impôts sur le revenu, indiquant des exonérations semblables à celles indiquées dans le présent Article, entre en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 10. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent Article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 11. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 12. Conversion et transfert des recettes

Sur la base du principe de la réciprocité :

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer dans ladite Région hors de l'État d'Israël, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées de l'État d'Israël ont le droit de convertir et de transférer hors de la Région administrative spéciale de Hong Kong vers l'État d'Israël, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 13. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnel d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter sans restriction aucune ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 14. Redevances d'usage

1. L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 15. Applicabilité des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de celui-ci des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, qui doivent s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier transportés à bord d'aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de dédouanement, d'immigration et de quarantaine, sont applicables aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 16. Reconnaissance des certificats de navigabilité et des licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins égales aux

normes minimales établies conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 17. Consultations

Une Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours à partir de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en oeuvre des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 19. Amendements

Tout amendement au présent Accord convenu par les Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifié mutuellement par écrit l'accomplissement de leurs procédures respectives nécessaires.

Article 20. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ce dernier prend alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai.

Article 21. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifié par écrit qu'elles ont accompli toutes les formalités nécessaires à cet effet.

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

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 19 mars 1998, qui correspond au 21 Adar 5758 dans les langues anglaise et hébraïque, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
de la Région administrative spéciale de Hong Kong
de la République populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

ZOHAR RAZ

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par une entreprise désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong - points intermédiaires - points dans l'État d'Israël points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong peut lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires dans l'État d'Israël et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points dans l'État d'Israël, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de l'État d'Israël :

Points dans l'État d'Israël - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de l'État d'Israël peut lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points dans l'État d'Israël, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient l'État d'Israël comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou vice-versa, sauf sur décision prise conjointement par les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

[RELATED LETTER — LETTRE CONNEXE]

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府締結《中華人民共和國香港特別行政區政府和以色列國政府民航協定》。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九八年一月四日於北京

[TRANSLATION - TRADUCTION]¹

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government authorises the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude the Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the State of Israel concerning Air Services.

Best regards,

QIAN QICHEN
Vice Premier of the State Council
and Minister for Foreign Affairs

Beijing, 4 January 1998

Chief Executive
Hong Kong Special Administrative Region
People's Republic of China

1. Translation supplied by the Government of China — Traduction fournie par le Gouvernement chinois.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Monsieur le Chef de l'Exécutif,

Je vous informe par la présente que le Gouvernement populaire central autorise le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de conclure l'Accord entre Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'État d'Israël relatif aux services aériens.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

QIAN QICHEN
Vice Premier Ministre du Conseil d'Etat
et Ministre des affaires étrangères

Beijing, le 4 janvier 1998

[M. Tung Chee Hwa]
Chef de l'Exécutif
Région administrative spéciale de Hong Kong
République populaire de Chine

