

No. 37043

**Israel
and
Japan**

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of Japan for air services (with schedule and exchange of letters). Tokyo, 23 April 1999

Entry into force: *20 January 2000 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English, Hebrew and Japanese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 20 November 2000*

**Israël
et
Japon**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement du Japon (avec annexe et échange de lettres). Tokyo, 23 avril 1999

Entrée en vigueur : *20 janvier 2000 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais, hébreu et japonais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 20 novembre 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL
AND THE GOVERNMENT OF JAPAN FOR AIR SERVICES

The Government of the State of Israel and the Government of Japan,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Being parties to the Convention on International civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944,

Have agreed as follows:

Article 1

1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment made to the Convention or its Annexes under Articles 90 and 94 thereof;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the State of Israel, the Minister of Transport and any person or body authorized to perform any functions on civil aviation at present exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Japan, the Minister of Transport and any person or body authorized to perform any functions on civil aviation at present exercised by the said minister or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the routes specified in such notification, and to which the appropriate operating permission has been given by that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement;

(d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) the term "Schedule" means the Schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement;

(f) the term "specified route" means any of the routes specified in the Schedule; and

(g) the term "agreed service" means any air service operated on the special routes.

2. The Schedule forms an integral part of the present Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, particularly to enable its designated airline to establish and operate the agreed services.

Article 3

1. The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article 2 of the present Agreement, subject to the provisions of Article 11 of the present Agreement, and not before:

(a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline for that route, and

(b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission in accordance with its laws and regulations to the airline concerned; which it shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of paragraph 1 of Article 7, be bound to grant without delay.

2. The airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

Article 4

1. The airlines of each Contracting Party shall enjoy the following privileges in respect of their international air services:

(a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing; and

(b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the privilege to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule for the purposes of discharging and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combinations.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 5

The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and

other facilities under its control shall be just and reasonable and not higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the airlines of the most favoured nation or by any national airline of the first Contracting Party engaged in international air services.

Article 6

1. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airline of either Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges in the territory of the other Contracting Party, even when they are consumed or used on the part of the journey performed over that territory.

2. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores taken on board aircraft of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in the agreed services shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

3. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced for the account of the designated airline of either Contracting Party and stored in the territory of the other Contracting Party under customs supervision for the purpose of supplying aircraft of that designated airline, shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

Article 7

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraphs 1 and 2 of Article 4 of the present Agreement in respect of the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to paragraph 1 above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, or for reasons of safety of air navigation, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 8

There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

Article 9

In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

Article 10

The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

2. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the requirements of through airline operation; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

3. Capacity to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties in respect of the agreed services shall be agreed through consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the principles laid down in Articles 8, 9, and paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 11

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of services and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions, and the aeronautical authorities of each Contracting Party shall, in accordance with the procedures in each Contracting Party, ensure that the designated airlines conform to the tariffs thus fixed.

(a) Agreement on the tariffs shall, wherever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, the tariffs in respect of each of specified routes and sectors thereof shall be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the procedures applicable in each Contracting Party.

(b) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted, in accordance with the provisions of paragraph 2 (a) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

(c) If the agreement between the aeronautical authorities under the provisions of paragraph 2 (b) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.

(d) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the terms of paragraph 3 of Article 15 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article 12

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their national aeronautical authorities for publication. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 13

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without prejudice to their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance in accordance with their respective laws and regulations to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their pas-

sengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties should, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they should require that their airlines and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party should take appropriate measures within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Implementing arrangements regarding the special security measures to be carried out may be agreed upon by the competent authorities of the Contracting Parties.

Article 14

It is the intention of both Contracting Parties that there should be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 15

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the

International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 16

1. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request.

2. If the amendment relates to the provisions of the present Agreement other than those of the Schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its necessary internal legal procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

3. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, the agreed amendments on the matter shall enter into force after they have been confirmed by exchange of diplomatic notes

Article 17

If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 18

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

Article 19

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

Article 20

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its necessary internal legal procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

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

Done in duplicate, each in the Hebrew, Japanese and English languages, all texts being equally authentic at Tokyo, this twenty-third day of April, 1999. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

MOSHE BEN YAACOV

For the Government of Japan:

MASAHIKO KOUMURA

SCHEDULE

1. Routes to be operated in both directions, by the designated airline of the State of Israel:

(1) Points in the State of Israel - one point in Moscow - Osaka

(2) One route out of the following routes to be specified later:

(a) Points in the State of Israel - Tashkent, Beijing, Seoul or Khabarovsk to be specified later - Osaka

(b) Points in the State of Israel - one point in India, Thailand or Hong Kong to be specified later - Osaka

Note 1. The agreed services provided by the designated airline of the State of Israel on each route shall begin at a point in the State of Israel, but other points on the specified route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

Note 2. The designated airline of the State of Israel may not exercise fifth freedom traffic rights with the exception of its own stopover passengers between Osaka and any intermediate point other than Hong Kong and Seoul.

Note 3. The designated airline of the State of Israel may not exercise fifth freedom traffic rights including its own stopover passengers between Hong Kong and Osaka and between Seoul and Osaka.

2. Routes to be operated in both directions by the designated airline of Japan:

(1) Points in Japan - Moscow - one point in Europe - Tel-Aviv

(2) One route out of the following routes to be specified later:

(a) Points in Japan - Khabarovsk, Seoul, Beijing or Tashkent to be specified later - Tel-Aviv

(b) Points in Japan - one point in Hong Kong, Thailand or India to be specified later - Tel-Aviv

Note 1. The agreed services provided by the designated airline of Japan on each route shall begin at a point in Japan, but other points on the specified route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

Note 2. The designated airline of Japan may not exercise fifth freedom traffic rights with the exception of its own stopover passengers between Tel-Aviv and any intermediate point other than Hong Kong and Seoul.

Note 3. The designated airline of Japan may not exercise fifth freedom traffic rights including its own stopover passengers between Hong Kong and Tel-Aviv and between Seoul and Tel-Aviv.

Tokyo, April 23, 1999

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of Japan and the Government of the State of Israel for Air Services signed today (hereinafter referred to as "the Agreement") and to confirm, on behalf of the Government of Japan, the understanding reached between the representatives of the Governments of both countries during the course of the negotiations on the Agreement concerning the following measures to be taken by their Governments within the scope of the laws and regulations in force in the respective countries:

1. The designated airline of either Contracting Party shall be permitted within the territory of the other Contracting Party to establish and maintain its branches and to engage in activities necessary for the operation of the agreed services.

2. The designated airline of either Contracting Party shall be entitled to bring in and maintain at their branches in the territory of the other Contracting Party its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

3. The designated airline of either Contracting Party shall be permitted to transfer freely, in convertible currencies, at the prevailing rate of exchange in the official market at the time of remittance, the excess of receipts over expenditures earned by those airlines in the territory of the other Contracting Party in connection with the operation of the agreed services, and to establish and maintain, for the operation of such agreed services, deposit accounts in foreign currencies and in convertible domestic currency.

4. Each Contracting Party agrees to use its best efforts to ensure that the designated airline of the other contracting Party is offered the choice, subject to reasonable limitations which may be imposed by its competent authorities, of providing their own services for ground handling operations; of having such operations performed entirely or in part by other airlines, organizations controlled by other airlines, or servicing agents, as authorized by the competent authorities of the first Contracting Party; or of having such operations performed by such competent authorities.

I have further the honour to request Your Excellency to be good enough to confirm, on behalf of your Government that this is also the understanding of the Government of the State of Israel and propose that, if this is also the understanding of the Government of the State of Israel, this Note and Your Excellency's Note in reply shall constitute an agreement between the two Governments, which will enter into force on the date of entry into force of the Agreement.

I avail myself of this opportunity to extend to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

MASAHIKO KOUMURA
Minister for Foreign Affairs
of Japan His Excellency

Mr. Moshe Ben Yaacov
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary of the State of Israel
to Japan

II

Tokyo, April 23, 1999

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of today's date, which reads as follows:

[See note I]

I have further the honour to confirm on behalf of the Government of the State of Israel the understanding contained in Your Excellency's Note under acknowledgement and agree that Your Excellency's Note and this Note in reply shall constitute an agreement between the two Governments, which will enter into force on the date of entry into force of the Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of Japan for Air Services. I avail myself of this opportunity to extend to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

MOSHE BEN YAACOV
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the State of Israel to Japan

4. כל צד מתקשר מסכים לעשות כמיטב מאמציו על מנת להבטיח שלמוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר תינתן האפשרות, בכפוף למגבלות סבירות שעשויות להטיל הרשויות המוסמכות שלו, לספק שירותים משלו לפעולות סידורי קרקע; שפעולות כאמור תבוצענה בשלמותן או בחלקן ע"י מובילים אוויריים אחרים, ארגונים הנשלטים ע"י מובילים אוויריים אחרים, או סוכני שירות, כפי שהוסמכו ע"י הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר הראשון; או שפעולות כאמור תבוצענה ע"י הרשויות המוסמכות האמורות.

כן יש לי הכבוד לבקש כי הוד מעלתך יואיל בטובו לאשר, בשם ממשלתך, כי זו גם הבנתה של ממשלת מדינת ישראל, ולהציע כי אם זו גם הבנתה של ממשלת ישראל, איגרת זו ואיגרת התשובה של הוד מעלתך יהוו הסכם בין שתי הממשלות, אשר ייכנס לתוקף בתאריך כניסתו לתוקף של ההסכם.

אני מנצל הזדמנות זו להביע בפני הוד מעלתך את רחשי הערכתי הנעלים ביותר."

כן יש לי הכבוד לאשר בשם ממשלת מדינת ישראל את ההבנה הכלולה באיגרתו של הוד מעלתך שהתקבלה ולהסכים כי איגרתו של הוד מעלתך ואיגרת תשובה זו יהוו הסכם בין שתי הממשלות, אשר ייכנס לתוקף בתאריך כניסתו לתוקף של ההסכם בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת יפן בדבר שירותי אוויר.

אני מנצל הזדמנות זו להביע בפני הוד מעלתך את רחשי הערכתי הנעלים ביותר.

ד. א. 2/19
משה בן יעקב
שגריר מיוחד ומוסמך
של מדינת ישראל

ה.מ. מר מסחיקו קומורה
שר החוץ של יפן

II

טוקיו, 23 באפריל 1999

יש לי הכבוד לאשר את קבלת איגרתו של הוד מעלתך מתאריך היום, שזו לשונה:

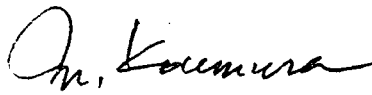
”הוד מעלתך.

יש לי הכבוד להתייחס להסכם בין ממשלת יפן לבין ממשלת מדינת ישראל בדבר שירותי אוויר שנחתם חיום (ייקרא להלן ”ההסכם“) ולאשר, בשם ממשלת יפן, את ההבנה שהושגה בין נציגי ממשלות שתי המדינות במהלך המשא-ומתן על ההסכם בנוגע לאמצעים הבאים שיינקטו ע”י ממשלותיהם במסגרת החוקים והתקנות שבתוקף ככל אחת מהאמצעות:

1. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יורשה, בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, לחקים ולקיים את סניפיו ולעסוק בפעילויות הדרושות להפעלת השירותים המוסכמים.
2. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יהיה זכאי להביא ולהחזיק בסניפיו בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר את חסגל הניהולי, הטכני, התפעולי וסגל מומחה אחר הדרוש לשם הפעלת שירותי אוויר.
3. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יורשה להעביר בחופשיות, במטבעות בני המרה, בשער החליפין הנחוג בשוק הרשמי במועד ההחזר, את עודף התקבולים על ההוצאות שצברו מובילים אוויריים אלה בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר בקשר להפעלת השירותים המוסכמים, ולהקים ולקיים, לשם הפעלת השירותים המוסכמים כאמור, חשבוניות הפקדה במטבעות חוץ ובמטבע פנימי בר המרה.

כן יש לי הכבוד לבקש כי הוד מעלתך יואיל בטובו לאשר, בשם ממשלתך, כי זו גם
הבנתה של ממשלת מדינת ישראל, ולחציע כי אם זו גם הבנתה של ממשלת ישראל, איגרת זו
ואיגרת התשובה של הוד מעלתך יהוו חסכם בין שתי הממשלות, אשר ייכנס לתוקף בתאריך
כניסתו לתוקף של החסכם.

אני מנצל הזדמנות זו להביע בפני הוד מעלתך את רחשי הערכתי המעלים ביותר.



מסהיקו קומורה
שר החוץ של יפן

ה.מ. מר משה בן יעקב
שגריר מיוחד ומוסמך
של מדינת ישראל ביפן

I

יש לי הכבוד להתייחס לחסכם בין ממשלת יפן לבין ממשלת מדינת ישראל בדבר שירותי אוויר שנחתם היום (ויקרא להלן "ההסכם") ולאשר, בשם ממשלת יפן, את החבנח שהושגה בין נציגי ממשלות שתי המדינות במהלך המשא-ומתן על ההסכם בנוגע לאמצעים הבאים שיינקטו ע"י ממשלותיהם במסגרת החוקים והתקנות שבתוקף בכל אחת מהארצות:

1. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יורשה, בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, לחקים ולקיים את סניפיו ולעסוק בפעילויות חדרושות לחפעלת השירותים המוסכמים.
2. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יהיה זכאי לתביא ולהחזיק בסניפיו. בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר את הסגל הניהולי, הטכני, התפעולי וסגל מומחה אחר הדרוש לשם הפעלת שירותי אוויר.
3. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יורשה להעביר בחופשיות, במטבעות בני המרה, בשער החליפין הנחוג בשוק הרשמי במועד ההחזר, את עודף התקבולים על החוצאות שצברו מובילים אוויריים אלה בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר בקשר לחפעלת השירותים המוסכמים, ולחקים ולקיים, לשם הפעלת השירותים המוסכמים כאמור, חשבונות הפקדה במטבעות חוץ ובמטבע פנימי בר המרה.
4. כל צד מתקשר מסכים לעשות כמיטב מאמציו על מנת להבטיח שלמוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר תינתן האפשרות, בכפוף למגבלות סבירות שעשויות לחטיל הרשויות המוסמכות שלו, לספק שירותים משלו לפעולות סידורי קרקע; שפעולות כאמור תבוצענה בשלמותן או בחלקן ע"י מובילים אוויריים אחרים, ארגונים הנשלטים ע"י מובילים אוויריים אחרים, או סוכני שירות, כפי שהוסמו ע"י הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר הראשון; או שפעולות כאמור תבוצענה ע"י הרשויות המוסמכות האמורות.

2. נתיבים שיופעלו בשני הכיוונים ע"י המוביל האווירי המיועד של יפן:

(1) נקודות ביפן-מוסקבה-נקודה אחת באירופה-תל אביב

(2) נתיב אחד מבין הנתיבים הבאים שיוגדר מאוחר יותר:

(א) נקודות ביפן - חברובסק, סיאול, בייג'ינג או טשקנט, יוגדר מאוחר יותר-תל אביב

(ב) נקודות ביפן - נקודה אחת בהונג קונג, תאילנד או הודו שתוגדר מאוחר יותר-תל אביב

הערה 1: השירותים המוסכמים שיספק המוביל האווירי המיועד של יפן בכל נתיב יתחילו בנקודה ביפן, אך לשיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד, ניתן לדלג על נקודות אחרות בנתיבים המפורטים בכל טיסה או בכל הטיסות.

הערה 2: המוביל האווירי המיועד של יפן אינו רשאי לממש זכויות תעבורה לפי החופש החמישי למעט לגבי נוסעים שלו בחנייה בין תל אביב וכל נקודת ביניים שאיננה הונג קונג או סיאול.

הערה 3: המוביל האווירי המיועד של יפן אינו רשאי לממש זכויות תעבורה לפי החופש החמישי כולל לגבי נוסעים שלו בחנייה בין הונג קונג ותל אביב ובין סיאול ותל אביב.

לוח טיסוח

1. נתיבים שיופעלו בשני הכיוונים ע"י המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל:

(1) נקודות במדינת ישראל- נקודה אחת באירופה- מוסקבה - אוסקה

(2) נתיב אחד מבין הנתיבים הבאים שיוגדר מאוחר יותר:

(א) נקודות במדינת ישראל-טשקנט, בייגינג, סיאול או חברובסק,

תוגדר מאוחר יותר-אוסקה

(ב) נקודות במדינת ישראל-נקודה אחת בהודו, תאילנד או הונג קונג

שתוגדר מאוחר יותר-אוסקה

הערה 1: השירותים המוסכמים שיספק המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל בכל נתיב יתחילו בנקודה במדינת ישראל, אך לשיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד, ניתן לדלג על נקודות אחרות בנתיבים המפורטים בכל טיסה או בכל חטיסות.

הערה 2: המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל אינו רשאי לממש זכויות תעבורה לפי החופש החמישי למעט לגבי נוסעים שלו בחנייה בין אוסקה וכל נקודת ביניים שאיננה הונג קונג או סיאול.

הערה 3: המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל אינו רשאי לממש זכויות תעבורה לפי החופש החמישי כולל לגבי נוסעים שלו בחנייה בין הונג קונג ואוסקה וכן סיאול ואוסקה.

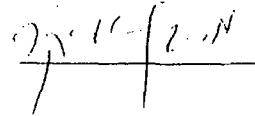
ולעדות, החתומים מטה, שהוסמכו לכך כיאות איש עיני ממשלתו, חתמו על ההסכם הנוכחי.
נעשה כטוקיו בשני עותקים. כל אחד בשפות עברית, יפנית ואנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה,
ביום 23 באפריל 1999. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת יפן



Akihiro Kikumura

בשם ממשלת מדינת ישראל



Yehoshua Givon

3. אם התיקון מתייחס רק ללוח הטיסות, ההתייעצויות תזויינה בין רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים. כאשר רשויות אלה מסכימות על לוח חדש או מתוקן, התיקונים הנוסכמים בעניין ייכנסו לתוקף אחרי שיאושרו בחילופי איגרות דיפלומטיות.

סעיף 17

אם אנונה כללית רב צדדית בנוגע לתובלה אווירית תיכנס לתוקף בזיקה לשני הצדדים המתקשרים, יתוקן החסכם הנוכחי כך שיתאים להוראות האמנה האמורה.

סעיף 18

צד מתקשר ראשי בכל עת להודיע על כוונתו להביא את החסכם הנוכחי לידי סיום. עותק נהחודעה ישלח בו בזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית, אם נמסרה הודעה כאמור, יבוא החסכם הנוכחי לידי סיום שנה אחת אחרי תאריך קבלת ההודעה על הסיום ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם כן, בהסכמה בין הצדדים המתקשרים, ההודעה הנוכרת נלקחת בחזרה לפני תום אותה תקופה. אם הצד המתקשר האחר אינו מאשר את הקבלה, תיראה ההודעה כאילו התקבלה ארבעה עשר ימים אחרי תאריך קבלת העותק ע"י תארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 19

החסכם הנוכחי וכל השינויים בו יירשמו אצל תארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 20

החסכם הנוכחי יאושר ע"י כל צד מתקשר בהתאם לנהלים המשפטיים הפנימיים הדרושים שלו וייכנס לתוקף בתאריך חילופי איגרות דיפלומטיות הנכבעות אישור כאמור.

סעיף 15

1. חתעורה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בנוגע לפרשנותו או ליישומו של החסכם הנוכחי, ישתדלו הצדדים המתקשרים ליישבה תחילה במשא-ומתן.
2. קצרה ידם של הצדדים המתקשרים מלהגיע לעמק השווה כמשא-ומתן, רשאים הם, לבקשת צד מתקשר, להסכים להעביר את המחלוקת להכרעת בית-דין של שלושה בוררים, מהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי יוסכם ע"י שני הבוררים שייבחרו, ובלבד שהבורר השלישי כאמור לא יהיה אזרח של צד מתקשר. כל אחד מחצדדים המתקשרים ימנח בורר בתוך תקופה של שישים ימים מהתאריך שבו יקבל מהצד המתקשר האחר איגרת דיפלומטית המבקשת נורות במחלוקת, והבורר השלישי יוסכם בתוך תקופה נוספת של שישים ימים. לא עלה בידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות בורר משלו בתוך תקופת שישים הימים, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה שנקבעה, אפשר שנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית יתבקש ע"י צד מתקשר למנות בורר או בוררים.
3. הצדדים המתקשרים מקבלים על עצמם לגמלא אחר כל החלטה שניתנה בהתאם לס"ק 2 לסעיף זה.

סעיף 16

1. צד מתקשר רשאי בכל עת לבקש התייעצויות עם הצד האחר למטרות תיקון הסכם הנוכחי. התייעצות כאמור תתחיל בתוך פרק זמן של שישים ימים מתאריך קבלת בקשה כאמור.
2. אם התיקון מתייחס לתוראות ההסכם הנוכחי שאינן אלה של לוח חטיסות, יאושר התיקון ע"י כל צד מתקשר בהתאם לנהלים המשפטיים הפיננטיים הדרישים שלו וייכנס להוקף בתאריך חילופי איגרות דיפלומטיות המביעות אישור כאמור.

2. הצדדים המתקשרים ושיטתו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה, בהתאם לחוקים ולתקנות שלהם, למניעת מעשים של תפישה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד כיטחונם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם. נמלי תעופה ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על בטחון התעופה האזרחית.

3. כמסגרת קשריהם החדדיים, על הצדדים הנותקשרים לפעול בהתאם לחוראות הבטחון בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הכילאומי לתעופה אזרחית וננויעדות כנספחים לאמנה, כמידה שאותן חוראות בטחון כאמור הן בנות החלה על הצדדים המתקשרים: עליהם לחייב את המובילים האוויריים שלהם ואת מפעילי נמלי התעופה שבשטח ארצם, לנהוג בהתאם לחוראות הכטחון בתעופה האנורות.

4. כל אחד מחצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לחייב מובילים אוויריים כאמור לקיים את חוראות הבטחון בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. על כל צד מתקשר לנקוט באמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וציוד כלכלי טיס, לפני העלייה או החטענה וכמהלכן. כל צד מתקשר ישקול גם ברוח אוהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטיחות מיוחדים סבירים נוכח איום מסויט

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, שדות תעופה או מתקני עזר לטיסה, יסייעו הצדדים הנותקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.

6. הרשויות המוטמכות של הצדדים המתקשרים רשאיות להסכים על חסדרי יישום בנוגע לאמצעי ביטחון מיוחדים שיש לנקוט בהם.

סעיף 14

כוונתם של שני הצדדים המתקשרים היא שתחיינה התייעצויות סדירות ותכופות בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים על מנת להבטיח שיהיו פעולת הדוק ככל העניינים המשפיעים על יישום הסכם הנוכחי.

(ג) אם לא ניתן להגיע להסכם בין רשויות התעופה לפי הוראות סייק 2 (ג) לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 15 להסכם הנוכחי.

(ד) לא ייכנס לתוקף תעריף חדש אם אין הוא מקובל על רשויות התעופה של אחד הצדדים המתקשרים, למעט לפי תנאי סייק 3 לסעיף 15 להסכם הנוכחי. עד לקביעת התעריפים בהתאם להוראות סעיף זה, יעמדו בעינם התעריפים שכבר בתוקף.

סעיף 12

רשויות התעופה של צד מתקשר תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, מידע ונתונים סטטיסטיים בנוגע לתנועה המובלת בשירותים המוסכמים ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר הראשון אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר ונמנו, כפי שהמובילים האוויריים המיועדים מכינים כרגיל ומגישים לרשויות התעופה הלאומיות שלהם לפרסום. כל נתונים סטטיסטיים נוספים על תנועה שהמובילים האוויריים המיועדים עשויים לבקש מרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר יחין כפופים, לפי בקשה, לדיון הדדי בין רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 13

1. בהתאם לזכויותיהם ולחתיביביותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש כי מחויבותם החדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית מהוות חלק בלתי נפרד מההסכם הנוכחי. בלי לפגוע בזכויותיהם ובחתיביביותיהם לפי המשפט הבינלאומי, יפעלו הצדדים המתקשרים במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המנוצעים בכלי טיס, שנעשתה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר זיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנעשתה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970, והאמנה בדבר זיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנעשתה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971.

(כ) לדרישות ההפעלה של מובילים אוויריים בנענר דרך נקודת ביניים; וכן

(ג) לדרישות התנועה של האזור שדרכו עובר המוביל האווירי, אחרי שנלקחו בחשבון שירותים מקומיים

אזוריים.

3. קיבולת שיטת המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים בזיקה לשירותים המוסכמים תוסכם באמצעות התייעצויות בין רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים בהתאם לעקרונות חקובעים בסעיפים 9, 8 ובס"ק 1 ו-2 לסעיף זה.

סעיף 11

1. התעריפים ככל שירות מוסכם ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הנורמים הנוגעים בדבר, לרבות עלויות הפעלה, רווח סביר, מאפייניהם של השירותים ותעריפיהם של מובילים אוויריים אחרים בכל חלק מהנתיבים המפורטים.

2. תעריפים אלה ייקבעו בהתאם לחוראות הכאות, ורשויות התעופה של כל צד מתקשר, בהתאם לנהלים של כל צד מתקשר, יבטיחו שהמובילים האוויריים המיועדים יפעלו בהתאם לתעריפים שנקבעו כך.

(א) הסכם על התעריפים, בכל מקום שאפשר, יושג ע"י המובילים האוויריים המיועדים הנוגעים בדבר באמצעות מנגנון קביעת התעריפים של האיגוד הבינלאומי לתוכלה אזרחית. מקום שדבר אינו אפשרי, יוסכם על התעריפים בזיקה לכל אחד מחנתיבים המפורטים וקטעיהם בין המובילים האוויריים המיועדים הנוגעים בדבר. בכל מקרה יובאו התעריפים לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים בהתאם לנהלים בני החלה אצל כל צד מתקשר.

(ב) אם אין המובילים האוויריים המיועדים הנוגעים בדבר יכולים להסכים על התעריפים, או אם אין רשויות התעופה של צד מתקשר מאשרות את התעריפים שהוגשו, בהתאם לחוראות ס"ק 2 (א) לסעיף זה, ישתדלו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים להגיע להסכם על התעריפים הנאותים.

הצד המתקשר המיועיל זכויות אלה, או שיינו מועיל בדרך אחרת בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם הנוכחי; אולם אם אין הכרח להשעות או להטיל לאלתר יחואים כדי למווע הכרות נוספות של חוקים ותקנות כאמור, או מטעמים של בטיחות הטיס, תמומש זכות זו רק לאחר הווייעצות עם הצד המתקשר האחר.

סעיף 8

למובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המחקשים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחי ארציהם.

סעיף 9

נחפלת השירותים המוסכמים ע"י המוביל האווירי המיועד ש"ל צד מתקשר, יילקחו בחשבון האינטרסים של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, על מנת שלא לפגוע ישלא לצורך בשירותים שמפעיל האחרון לאורך אותם נתיבים, כשלמותם או בחלקם.

סעיף 10

1. לשירותים המוסכמים שמסכמים המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשים תהיה זיקה קרובה לכיקוש הציבור לשירותים האמורים.

2. יעדם העיקרי של השירותים המוסכמים שמסכם מוביל אווירי מיועד יהיה אספקה, במקום תפוסה סביר של קיכולה נאותה לדרשות שוטפות וצפויות באופן סביר להובלת נוסעים, מטען וזואר שמקורם או יעדם הוא שטח ארצו של הצד המתקשר שהועיד אנו המוביל האווירי. תנאים להובלת נוסעים, מטען וזואר המועלים ומורדים בנקודות בנתיבים המפורטים בשטחי ארצותיהן של מדינות פרט לזו המועדה את המוביל האווירי תהיה בהתאם לעקרונות הכלליים שחסיכולת ונחיה קשורה:

(א) לדרשות הנוגעה מיטתו ארצו יש. הצד הכותב יצו שהועיד את המוביל האווירי

ואליו:

סעיף 6

1. דלק, שמני סיכה, חלפים, ציוד רגיל ואספקה לנוטוסים המורזקים על מטוס העוסק בשירותים המוסכמים שמפעיל המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר יהיו פטורים מודמי מכס, מסי בלו, דמי ביקורת ותשלומים, מסיים או היטלים דומים אחרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר גם כאשר צורכים אותם או נשתמשים בהם בחלק מהטיטה המבוצע מעל לאותו שטח ארץ.

2. דלק, שמני סיכה, חלפים, ציוד רגיל ואספקה לנוטוסים המועלים על מטוס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ומשמשים בשירותים המוסכמים, בכפוף לתקנותיו של הצד המתקשר האחרון, יהיו פטורים מודמי מכס, מסי בלו, דמי ביקורת ותשלומים, מסיים או היטלים דומים אחרים.

3. דלק, שמני סיכה, חלפים, ציוד רגיל ואספקה למטוסים המוכנסים לחשבונו של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד ומאוחסנים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר תחת ניהול מכס לשם ציוד מטוסים של אותו מוביל אווירי מיועד, יהיו פטורים, בכפוף לכללים של הצד המתקשר האחר, מודמי מכס, מסי בלו, דמי ביקורת ותשלומים, מסיים או היטלים דומים אחרים..

סעיף 7

1. כל צד מתקשר שומר על הזכות לעכב או לשלול אח הזכויות המפורטות בס"ק 1 ו-2 לסעיף 4 להסכם הנוכחי, בדיקה למוביל אווירי המיועד של הצד המתקשר הזחר, או להטיל תנאים ככל שייראו נחוצים על מימוש זכויות אלה בידי המוביל האווירי, בכל מקרה שלא נחה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על המוביל האווירי האמור נתונת בידי הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי או בידי אורחיו של אותו צד מתקשר.

2. כל צד מתקשר שומר על הזכות לחשעות את מימוש הזכויות הנוכחות בס"ק 1 לעיל בידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, או להטיל תנאים ככל שייראו לו נחוצים על מימוש זכויות אלה בידי המוביל האווירי, בכל מקרה שאותו מוביל אווירי אינו ממלא אחרי החנכים והתקנות של

2. המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר עשוי להידרש להניח את דעתן של רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר כי הוא כשיר למלא אחד התנאים הקבועים בחוקים ובתקנות המוחלים באופן רגיל וסביר ע"י אותן רשויות על הפעלת שירותי אוויר בינלאומיים.

סעיף 4

1. המובילים האוויריים של כל צד מתקשר ייהנו מהזכויות הבאות בויקה לשירותי האוויר הבינלאומיים שלהם:

(א) לטוס מעל לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ללא נחיתה; וכן

(ב) לערוך חניית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר שלא למטרות תעבורה;

2. כנפוץ להוראות ההסכם הנוכחי, ייהנה המוכיל האווירי הנמועד של כל צד מתקשר,

בהפעילו שירות מוסכם בנתיב ממרט, מהזכות לערוך חניית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר,

בנקודות המפורטות לגבי אותו נתיב כלוח הטיסות, למטרות ההנדה וההעלאה של תנועה בינלאומית של נוסעים, מטען ודואר, כנפרד או כצירופים.

3. אין בסייג 2 לסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למובילים האוויריים של אחד הצדדים המתקשרים

זכות להעלות, בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, נוסעים, מטען ודואר, המובלים בשכירות

או למטרות רווח, ומיועדים לנקודה אחרת. היטח תצד המתקשר האחר.

סעיף 5

ההיטלים שצד מתקשר רשאי להטיל, או להרשות להטיל, על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר

תמורת השימוש בנמלי תעופה או במתקנים אחרים שבשליטתו יהיו הוגנים וסבירים, ולא גבוחים יותר מאלה

שמשלמים תמורת השימוש בנמלי תעופה ובמתקנים כאמור המובילים האוויריים של האומה המועדפת ביותר או כל

מוביל אווירי לאומי של הצד המתקשר הראשון העוסק בשירותי אוויר בינלאומיים.

ד. למונחים "שטח ארץ", "שירות אוויר", "שירות אוויר בינלאומי", "מוביל אוויר",
ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", משמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאנחת:

ה. המונח "לוח טיסות" פירושו הלוח המצורף להסכם הנוכחי או כפי שתוקן בהתאם להוראות
סעיף 16 להסכם הנוכחי:

ו. המונח "נתיב מפורט" פירושו כל אחד מהנתיבים המפורטים בלוח הטיסות; וכן

ז. המונח "שירות מוסכם" פירושו כל שירות האוויר המופעל בנתיבים המפורטים.

2. לוח הטיסות מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם הנוכחי, וכל התייחסות ל"הסכם" תכלול
התייחסות ללוח הטיסות, למעט מקום שיש הוראה מפורשת אחרת.

סעיף 2

כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם הנוכחי. בעיקר כדי לאפשר לנוכח
האווירי המיועד שלו לכונן ולהפעיל את השירותים המוסכמים.

סעיף 3

1. את השירותים המוסכמים בכל נתיב מפורט ניוון יחיד לאלתר או במועד מאוחר יותר לשיקול
דעתו של הצד המתקשר שהזכויות מוענקות לו לפי סעיף 2 להסכם הנוכחי, בכפוף להוראות סעיף 11 להסכם
הנוכחי, אך לא לפני:

(א) שהצד המתקשר שהזכויות הוענקו לו הועיד מוכיל אווירי לאותו נתיב; וכן

(ב) שהצד המתקשר המעניק את הזכויות נון את חיתר ההפעלה המתאים בהתאם
לחוקיו ולתקנותיו למוביל האווירי הנוגע בדבר; ואשר הכפוף להוראות ס"ק 2 לסעיף זה
ולס"ק 1 לסעיף 7, הוא והיה מחויב להעניק; בלי דיחוי.

ממשלת מדינת ישראל וממשלת יפן.

ברצותן לעשות הסכם למטרת ההקנה והרפעה של שירותי אוויר בין שטחי ארצותיהן ומעבר להם;

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

הסכימו לאמור:

סעיף 1

הגדרות

1. למטרת ההסכם הנוכחי, אלא אם כן מתבקש אחרת לפי ההקשר:

א. המונח "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לאמנה או לנספחים לפי סעיפים 90 ו-94 לאמנה;

ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, לגבי מדינת ישראל, שר התחבורה וכל אדם או גוף שהוסמכו כדין למלא כל תפקיד בתחום התעופה האזרחית שממלא כיום השר האמור או תפקידים דומים, ולגבי יפן, שר התחבורה וכל אדם או גוף שהוסמכו כדין למלא כל תפקיד בתחום התעופה האזרחית שממלא השר האמור או תפקידים דומים;

ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שהועיד צד מתהשר אחד, בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר, ליים הפעלות שירותי אוויר כנוויכים המפורטים בהודעה האמורה, ואשר ייצד המונקשר נתן לגביהם היתר הפעלה מתאים בהתאם להוראות סעיף 3 להסכם הנוכחי;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם

כין

ממשלת מדינת ישראל

לכין

ממשלת יפן

בדבר שירותי אוויר

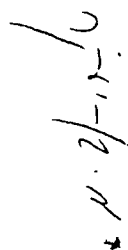
します。

本使は、以上を申し進めるに際し、ここに閣下に向かって敬意を表します。

千九百九十九年四月二十三日に東京で

日本国駐在
イスラエル国特命全權大使

日本国外務大臣 高村正彦閣下

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'T. Takemura', written vertically.

及び維持することを許される。

4 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業が、権限のある当局の付することのある合理的な制限に従うことを条件として、自ら地上取扱業務を提供すること、その業務の全部若しくは一部を当該権限のある当局の認可を受けた他の航空企業、他の航空企業の支配下にある機関若しくは代理業者に委託すること又はその業務を当該権限のある当局に委託することのいずれかを選択することができるよう最善の努力を払うことを合意する。

本大臣は、更に、閣下が前記の了解がイスラエル国政府の了解でもあることを貴国政府に代わって確認されることを要請するとともに、当該了解がイスラエル国政府の了解でもあるときは、この書簡及び閣下の返簡が両政府間の合意を構成し、その合意が協定の効力発生の日に効力を生ずるものとすることを提案する光栄を有します。

本使は、更に、受領を確認した閣下の書簡に記載された了解をイスラエル国政府に代わって確認する光栄を有するとともに、閣下の書簡及びこの返簡が両政府間の合意を構成し、その合意が航空業務に関するイスラエル国政府と日本国政府との間の協定の効力発生の日に効力を生ずるものとすることに同意する光栄を有

書簡をもって啓上いたします。本使は、本日付けの閣下の次の書簡を受領したことを確認する光栄を有します。

本大臣は、本日署名された航空業務に関する日本国政府とイスラエル国政府との間の協定（以下「協定」という。）に言及するとともに、両政府がそれぞれの国において施行されている法令の範囲内とするべき次の措置に関し、協定に関する交渉の過程において両政府の代表者の間で到達した了解を日本国政府に代わって確認する光栄を有します。

II
1 一方の締約国の指定航空企業は、他方の締約国の領域内において、支店を設置し及び維持し並びに協定業務の運営に必要な活動に従事することを許される。

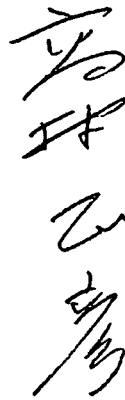
2 一方の締約国の指定航空企業は、他方の締約国の領域内にある支店に管理職員、技術職員、運航職員その他航空業務の提供に必要な専門職員を派遣し及び置くことができる。

3 一方の締約国の指定航空企業は、協定業務の運営に関連して他方の締約国の領域内において得た収入のうち支出を超える部分を交換可能な通貨で送金の時の公の市場における為替換算率により自由に送金すること並びに協定業務の運営のため外国通貨建ての及び交換可能な内国通貨建ての預金勘定を開設し

千九百九十九年四月二十三日に東京で

日本国駐在
イスラエル国特命全権大使
モシエ・ベンヤアコヴ閣下

日本国外務大臣



ことを条件として、自ら地上取扱業務を提供すること、その業務の全部若しくは一部を当該権限のある当局の認可を受けた他の航空企業、他の航空企業の支配下にある機関若しくは代理業者に委託すること又はその業務を当該権限のある当局に委託することのいずれかを選択することができるよう最善の努力を払うことを合意する。

本大臣は、更に、閣下が前記の了解がイスラエル国政府の了解でもあることを貴国政府に代わって確認されることを要請するとともに、当該了解がイスラエル国政府の了解でもあるときは、この書簡及び閣下の返簡が両政府間の合意を構成し、その合意が協定の効力発生の日に効力を生ずるものとすることを提案する光栄を有します。

本大臣は、以上を申し進めるに際し、ここに閣下に向かって敬意を表します。

書簡をもって啓上いたします。本大臣は、本日署名された航空業務に関する日本国政府とイスラエル国政府との間の協定（以下「協定」という。）に言及するとともに、両政府がそれぞれの国において施行されている法令の範囲内でのべき次の措置に関し、協定に関する交渉の過程において両政府の代表者の間で到達した了解を日本国政府に代わって確認する光栄を有します。

1 一方の締約国の指定航空企業は、他方の締約国の領域内において、支店を設置し及び維持し並びに協定業務の運営に必要な活動に従事することを許される。

2 一方の締約国の指定航空企業は、他方の締約国の領域内にある支店に管理職員、技術職員、運航職員その他航空業務の提供に必要な専門職員を派遣し及び置くことができる。

3 一方の締約国の指定航空企業は、協定業務の運営に関連して他方の締約国の領域内において得た収入のうち支出を超える部分を交換可能な通貨で送金の時の公の市場における為替換算率により自由に送金すること並びに協定業務の運営のため外国通貨建ての及び交換可能な内国通貨建ての預金勘定を開設し及び維持することを許される。

4 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業が、権限のある当局の付することのある合理的な制限に従う

注 3 日本国の指定航空企業は、香港とテル・アヴィヴとの間及びソウルとテル・アヴィヴとの間に

おいては、自己が運送する途中降機の旅客を含め、第五の自由の運輸権を行使することができな
い。

注3 イスラエル国の指定航空企業は、香港と大阪との間及びソウルと大阪との間においては、自己が運送する途中降機の旅客を含め、第五の自由の運輸権を行使することができない。

2 日本国の指定航空企業が両方向に運営する路線

(1) 日本国内の地点ーモスクワーヨーロッパ内の一地点ーテル・アヴィヴ

(2) 次の路線のうち後に特定される一路線

(a) 日本国内の地点ーハバロフスク、ソウル、北京又はタシケントのうち後に特定される一地点ーテル・アヴィヴ

(b) 日本国内の地点ー後に特定される香港、タイ又はインド内の一地点ーテル・アヴィヴ

注1 日本国の指定航空企業が各路線において提供する協定業務は、日本国内の一地点をその起点としなければならないが、特定路線上の他の地点は、いずれかの又はすべての飛行に当たり当該指定航空企業の選択によって省略することができる。

注2 日本国の指定航空企業は、テル・アヴィヴと中間地点（香港及びソウルを除く。）との間においては、自己が運送する途中降機の旅客を除き、第五の自由の運輸権を行使することができない。

付表

1 イスラエル国の指定航空企業が両方向に運営する路線

(1) イスラエル国内の地点ーヨーロッパ内の一地点ーモスクワー大阪

(2) 次の路線のうち後に特定される一路線

(a) イスラエル国内の地点ータシケント、北京、ソウル又はハバロフスクのうち後に特定される一地点

ー大阪

(b) イスラエル国内の地点ー後に特定されるインド、タイ又は香港内の一地点ー大阪

注1 イスラエル国の指定航空企業が各路線において提供する協定業務は、イスラエル国内の一地点をその起点としなければならないが、特定路線上の他の地点は、いずれかの又はすべての飛行に当たり当該指定航空企業の選択によって省略することができる。

注2 イスラエル国の指定航空企業は、大阪と中間地点（香港及びソウルを除く。）との間において、自己が運送する途中降機の旅客を除き、第五の自由の運輸権を行使することができない。

イスラエル国政府のために

21/11/68

日本国政府のために

2/11/68

2/11/68

第十九条

この協定及びその改正は、国際民間航空機関に登録する。

第二十条

この協定は、各締約国により国内法上必要とされる手続に従って承認されるものとし、その承認を通知する外交上の公文が交換された日に効力を生ずる。

以上の証拠として、下名は、各自の政府から正当に委任を受けてこの協定に署名した。

千九百九十九年四月二十三日に東京で、ひとしく正文であるヘブライ語、日本語及び英語により本書二通を作成した。解釈に相違がある場合には、英語の本文による。

3 改正が付表についてのみ行われる場合には、協議は、両締約国の航空当局の間で行う。両締約国の航空当局が新たな又は修正された付表について合意したときは、その合意された改正は、外交上の公文の交換によって確認された後に効力を生ずる。

第十七条

航空運送に関する一般的な多数国間条約が両締約国について効力を生じた場合には、この協定は、当該多数国間条約に適合するように改正する。

第十八条

いずれの一方の締約国も、他方の締約国に対し、この協定を終了させる意思をいつでも通告することができる。通告の写しは、国際民間航空機関に対して同時に送付する。通告があったときは、この協定は、当該他方の締約国が通告を受領した日の後一年で終了する。ただし、通告が両締約国の間の合意により当該一年の期間の満了前に撤回された場合は、この限りでない。通告は、当該他方の締約国がその受領を確認しなかった場合には、国際民間航空機関がその写しを受領した日の後十四日を経過した時に受領されたものとみなす。

三の仲裁人（締約国の国民でない者に限る。）との三人の仲裁人から成る仲裁裁判所に決定のため付託することができる。各締約国は、紛争の仲裁を要請する外交上の公文を一方の締約国が他方の締約国から受領した日から六十日の期間内に仲裁人を指名するものとし、第三の仲裁人は、その後の六十日の期間内に合意されるものとする。いずれか一方の締約国が六十日の期間内に自国の仲裁人を指名しなかった場合又は第三の仲裁人につき所定の期間内に合意が得られなかった場合には、いずれの一方の締約国も、国際民間航空機関の理事会の議長に対し、これらの仲裁人の任命を要請することができる。

3 両締約国は、2の規定に基づいて行われた決定に従うことを約束する。

第十六条

1 いずれの一方の締約国も、この協定を改正するため、いつでも他方の締約国との協議を要請することができる。この協議は、要請の受領の日から六十日の期間内に開始する。

2 改正がこの協定（付表を除く。）の規定について行われる場合には、当該改正は、各締約国により国内法上必要とされる手続に従って承認されるものとし、その承認を通知する外交上の公文が交換された日に効力を生ずる。

5 民間航空機の不法な奪取若しくはそのおそれ又は民間航空機、旅客、乗組員、空港若しくは航空保安施設の安全に対する他の不法な行為若しくはそのおそれが生じた場合には、両締約国は、これらの行為又はそのおそれを迅速かつ安全に終結させるための連絡を円滑にすることその他の適当な措置により、相互に援助する。

6 両締約国の権限のある当局は、特別の保安措置に関する実施取決めについて合意することができる。

第十四条

両締約国の航空当局がこの協定の実施に関するあらゆる事項について緊密な協力を確保するため定期的にかつしばしば協議することは、両締約国の意図するところである。

第十五条

1 この協定の解釈又は適用に関して両締約国の間に紛争が生じた場合には、両締約国は、まず、両締約国間の交渉による紛争の解決に努める。

2 両締約国が交渉により紛争を解決することができなかつた場合には、紛争は、いずれか一方の締約国の要請により、各締約国が指名する各一人の仲裁人とこのようにして選定された二人の仲裁人が合意する第

法な行為の防止に関する条約に従って行動する。

2 両締約国は、民間航空機の不法な奪取行為、民間航空機、その旅客及び乗組員、空港並びに航空保安施設の安全に対するその他の不法な行為並びに民間航空の安全に対する他の脅迫行為を防止するため、要請があつたときは、それぞれ自国の法令に従い相互にすべての必要な援助を提供する。

3 両締約国は、相互の関係において、国際民間航空機関により作成されかつ条約の附属書とされる航空保安規定が両締約国に適用される範囲内で、当該航空保安規定に従って行動するものとし、自国の航空企業及び自国の領域内の空港の運営者が当該航空保安規定に従って行動することを要求するものとする。

4 各締約国は、他方の締約国の領域への入国、当該領域からの出国又は当該領域における滞在について、当該他方の締約国が実施する3の航空保安規定の遵守を自国の航空企業が要求されることに同意する。各締約国は、航空機を保護し、並びに旅客、乗組員、機内持込手荷物、手荷物、貨物及び航空機貯蔵品を搭乗又は積込みの前及び搭乗又は積込みの間に検査するため、自国の領域内において適当な措置を講ずるものとする。各締約国は、また、特定の脅迫行為に対処するための合理的かつ特別の保安措置を求める他方の締約国からのいずれの要請に対しても好意的な考慮を払う。

での間は、既に実施されている運賃が適用される。

第十二条

一方の締約国の航空当局は、他方の締約国の航空当局に対し、要請により、自国の指定航空企業が協定業務において当該他方の締約国の領域へ及び当該他方の締約国の領域から運送する貨客に関する情報及び統計（通常自国の指定航空企業が公表のため作成して航空当局に提出するもの）を提供する。一方の締約国の航空当局が他方の締約国の航空当局に対して要求することのある貨客に関する追加の統計資料については、要請により、両締約国の航空当局の間で討議する。

第十三条

1 両締約国は、国際法に基づく権利及び義務に従い、不法な妨害行為から民間航空の安全を保護する相互の義務がこの協定の不可分の一部を成すことを再確認する。両締約国は、国際法に基づく権利及び義務を害することなく、特に、千九百六十三年九月十四日に東京で作成された航空機内で行なわれた犯罪その他ある種の行為に関する条約、千九百七十年十二月十六日にヘーグで作成された航空機の不法な奪取の防止に関する条約及び千九百七十一年九月二十三日にモントリオールで作成された民間航空の安全に対する不

2 1の運賃は、次の規定に従って決定するものとし、また、各締約国の航空当局は、指定航空企業が決定

された運賃を遵守することを自国の手続の適用を通じて確保する。

(a) 運賃に関する合意は、可能なきは、関係指定航空企業が国際航空運送協会の運賃決定機関を通じて行う。それが不可能なきは、各特定路線及びその各区分について適用される運賃は、関係指定航空企業の間で合意する。運賃は、いかなる場合にも、認可を受けるため両締約国の航空当局に対し各締約国の関係手続に従って提出される。

(b) 関係指定航空企業が運賃に関して(a)の合意をすることができなかった場合又はいずれか一方の締約国の航空当局が提出された運賃について(a)の認可をしなかった場合には、両締約国の航空当局は、適当な運賃について合意するよう努める。

(c) 航空当局の間で(b)の合意をすることができなかった場合には、紛争は、第十五条の規定に従って解決する。

(d) 新たな運賃は、いずれか一方の締約国の航空当局が当該運賃について満足しない場合には、第十五条

3の規定が適用される場合を除くほか、実施してはならない。この条の規定に従い運賃が定められるま

領域へ向かう旅客、貨物及び郵便物の運送に対するその時期の需要及び合理的に予測されるその後の需要に適合する輸送力を合理的な利用率で供給することを第一の目的とする。当該航空企業を指定した締約国以外の国の領域内の特定路線上の地点において積み込みかつ積み卸す旅客、貨物及び郵便物の運送については、輸送力が次の事項に関連を有するものでなければならないという一般原則に従って行う。

(a) 航空企業を指定した締約国の領域への及び当該締約国の領域からの運輸需要

(b) 直通航空路運営の要求

(c) 航空企業の路線が經由する地域の地方的及び地域的業務を考慮した上での当該地域の運輸需要

3 両締約国の指定航空企業が提供する協定業務に係る輸送力については、前二条並びにこの条の1及び2に定める原則に従い、両締約国の航空当局の間の協議を通じて合意する。

第十一条

1 いずれの協定業務に対する運賃も、運営の経費、合理的な利潤、業務の特性、当該特定路線のいずれかの区間について適用される他の航空企業の運賃その他すべての関係要素を十分に考慮して、合理的な水準に定める。

令に重ねて違反することを防止するため又は航行の安全上の理由により必要である場合を除くほか、当該他方の締約国と協議した後でなければ行使することができない。

第八条

両締約国の指定航空企業は、両締約国の領域の間の特定路線において協定業務を運営する公平かつ均等な機会を有する。

第九条

一方の締約国の指定航空企業による協定業務の運営に当たっては、他方の締約国の指定航空企業が同一路線の全部又は一部において提供する業務に不当な影響を及ぼさないように、当該他方の締約国の指定航空企業の利益が考慮されるものとする。

第十条

- 1 両締約国の指定航空企業が提供する協定業務は、公衆の協定業務に対する要求に密接な関連を有するものでなければならない。
- 2 指定航空企業が提供する協定業務は、当該航空企業を指定した締約国の領域から発し又は当該締約国の

3 一方の締約国の指定航空企業のために持ち込まれ、かつ、当該指定航空企業の航空機の用に供するため他方の締約国の領域内において税関当局の監視の下に保管される燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品は、当該他方の締約国の規制に従うことを条件として、関税、消費税及び検査手数料並びにこれらに類する租税その他の課徴金を免除される。

第七条

1 各締約国は、他方の締約国が指定した航空企業の実質的な所有及び実効的な支配が当該他方の締約国又は当該他方の締約国の国民に属していることが立証されない場合には、当該航空企業につき第四条1及び2に定める特権を与えず若しくはこれらの特権を取り消す権利又は当該航空企業によるこれらの特権の行使につき必要と認める条件を付する権利を留保する。

2 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業が1の特権を許与する締約国の法令を遵守しなかった場合又はこの協定に定める条件に従った運営をしなかった場合には、当該航空企業によるこれらの特権の行使を停止し又は当該航空企業によるこれらの特権の行使につき必要と認める条件を付する権利を留保する。ただし、この権利は、直ちに特権の行使を停止し若しくは直ちにその行使につき条件を付することが当該法

一方の締約国がその管理の下にある空港その他の施設の使用につき他方の締約国の指定航空企業に対して課し又は課することを認める料金は、公正かつ合理的なものでなければならず、また、最恵国待遇を与えられた国の航空企業又は国際航空業務に従事する自国の航空企業が当該空港その他の施設の使用について支払う料金よりも高額のものであってはならない。

第六条

1 一方の締約国の指定航空企業が運営する協定業務に従事する航空機に積載されている燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品は、他方の締約国の領域の上空の飛行中に消費され又は使用される場合を含め、当該領域内において関税、消費税及び検査手数料並びにこれらに類する租税その他の課徴金を免除される。

2 一方の締約国の指定航空企業の航空機に他方の締約国の領域において積み込まれ、かつ、協定業務において使用される燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品は、当該他方の締約国の規制に従うことを条件として、関税、消費税及び検査手数料並びにこれらに類する租税その他の課徴金を免除される。

理的に適用される法令で定める要件を満たすものである旨を、当該他方の締約国の航空当局が要求するときは、立証するものとする。

第四条

1 各締約国の航空企業は、その国際航空業務に関して次の特権を享有する。

(a) 他方の締約国の領域を無着陸で横断飛行する特権

(b) 他方の締約国の領域に運輸以外の目的での着陸をする特権

2 各締約国の指定航空企業は、この協定の規定に従うことを条件として、特定路線における協定業務を運営する間、国際運輸の対象である旅客、貨物及び郵便物を個別に又は混載で積み卸し及び積み込むため、付表に定める当該特定路線上の他方の締約国の領域内の地点に着陸する特権を享有する。

3 2の規定は、一方の締約国の航空企業に対し、有償又は貸切りで他方の締約国の領域内の別の地点に向けて運送される旅客、貨物又は郵便物をその領域内において積み込む特権を与えるものとみなしてはならない。

第五条

くほか、付表を含むものとする。

第二条

各締約国は、特に、他方の締約国の指定航空企業が協定業務を開設しかつ運営することができるようにするため、当該他方の締約国に対しこの協定に定める権利を許与する。

第三条

1 いずれの特定路線における協定業務も、前条の規定に基づいて権利を許与された締約国の選択により直ちに又は後日開始することができる。ただし、第十一条の規定に従うことを条件とし、かつ、次のことが行われた後でなければならない。

(a) 権利を許与された締約国が当該路線について航空企業を指定すること。

(b) 権利を許与する締約国が自国の法令に従い当該航空企業に対して適当な運営許可を与えること。当該

締約国は、2及び第七条1の規定が適用される場合を除くほか、遅滞なく運営許可を与えなければならない。

2 一方の締約国が指定する航空企業は、他方の締約国の航空当局により国際航空業務の運営に通常かつ合

(b) 「航空当局」とは、イスラエル国にあっては運輸大臣及び同大臣が現在遂行している民間航空に関する任務又はこれに類する任務を遂行する権限を与えられる人又は機関をいい、日本国にあっては運輸大臣及び同大臣が現在遂行している民間航空に関する任務又はこれに類する任務を遂行する権限を与えられる人又は機関をいう。

(c) 「指定航空企業」とは、第三条の規定に従い、一方の締約国が他方の締約国に対する通告書により当該通告書に定める路線における航空業務の運営のために指定し、かつ、当該他方の締約国が適当な運営許可を与えた航空企業をいう。

(d) 「領域」、「航空業務」、「国際航空業務」、「航空企業」及び「運輸以外の目的での着陸」という語は、条約第二条及び第九十六条に定める意味を有する。

(e) 「付表」とは、この協定の付表又は第十六条の規定による改正後の付表をいう。

(f) 「特定路線」とは、付表に定める路線をいう。

(g) 「協定業務」とは、特定路線において運営される航空業務をいう。

2 付表は、この協定の不可分の一部を成すものとし、「協定」というときは、別段の定めがある場合を除

[JAPANESE TEXT — TEXTE JAPONAIS]

航空業務に関するイスラエル国政府と日本国政府との間の協定

イスラエル国政府及び日本国政府は、

両国の領域の間の及び両国の領域を越えての航空業務を開設しかつ運営するために協定を締結することを希望し、

両国が千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名のために開放された国際民間航空条約の締約国であるので、

次のとおり協定した。

第一条

1 この協定の適用上、文脈により別に解釈される場合を除くほか、

(a) 「条約」とは、千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名のために開放された国際民間航空条約(同条約第九十条の規定に基づいて採択される附属書並びに同条約第九十条又は第九十四条の規定に基づいて行われる同条約及び附属書の改正を含む)をいう。

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DU JAPON

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement du Japon,

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une interprétation différente :

a) le terme 'convention' désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également toute annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention ainsi que tous amendements de la Convention ou de ses annexes adoptés au titre des articles 90 et 94 de la Convention ;

b) l'expression 'autorités aéronautiques' désigne, dans le cas de l'État d'Israël, le Ministre des transports et toute personne ou organe habilité à exercer, en matière d'aviation civile, toutes fonctions exercées actuellement par ledit Ministre ou des fonctions similaires et, dans le cas du Japon, le Ministre des transports et toute personne ou organe habilité à exercer, en matière d'aviation civile, toutes fonctions exercées actuellement par ledit Ministre ou des fonctions similaires ;

c) l'expression 'entreprise de transport aérien désignée' désigne l'entreprise de transport aérien qu'une Partie contractante a désignée par notification écrite à l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services aériens sur des itinéraires spécifiés dans ladite notification, et à laquelle l'autorisation d'exploitation appropriée a été accordée par cette autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord ;

d) les termes 'territoire', 'service aérien', 'service aérien international', 'entreprise de transport aérien' et 'escale non commerciale' ont les significations spécifiées aux articles 2 et 96 de la Convention ;

e) le terme 'annexe' désigne l'annexe au présent Accord ou modifiée conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord ;

f) l'expression 'itinéraire spécifié' désigne l'un quelconque des itinéraires spécifiés dans l'annexe ; et

g) l'expression 'service convenu' désigne tout service aérien exploité sur les itinéraires spéciaux.

2. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'annexe.

Article 2

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord, en particulier pour permettre à ses entreprises de transport aérien désignées d'établir et d'exploiter les services convenus.

Article 3

1. L'exploitation des services convenus sur tout itinéraire spécifié peut commencer immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aux termes de l'article 2 du présent Accord, sous réserve des dispositions de l'article 11 du présent Accord, et pas avant que :

a) la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une entreprise de transport aérien pour cet itinéraire ; et

b) la Partie contractante qui accorde les droits ait donné l'autorisation d'exploitation appropriée conformément à ses lois et règlements, à l'entreprise de transport aérien concernée. Elle accordera cette autorisation sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 7.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante peut être tenue d'établir à la satisfaction des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par lesdites autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 4

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante jouiront des droits ci-après dans l'exploitation de leurs services aériens internationaux : a) droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans escale ; et b) droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu sur un itinéraire spécifié, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points indiqués pour cet itinéraire dans l'Annexe, en vue de débarquer ou d'embarquer aux fins de trafic international, séparément ou en combinaison, des passagers, des marchandises et du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre, des passagers, des marchandises ou du courrier, pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location, vers un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 5

Les droits qu'une Partie contractante peut prélever, ou permettre de prélever, sur l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'usage des aéroports et autres installations sous son contrôle seront équitables et raisonnables et n'excéderont pas ceux qui sont acquittés pour l'usage de ces aéroports et installations par les entreprises de transport aérien des pays jouissant de la clause de la nation la plus favorisée ou par toute entreprise nationale de transport aérien de la première Partie contractante exploitant des services aériens internationaux.

Article 6

1. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, objets d'équipement usuels et approvisionnements de bord conservés à bord des aéronefs effectuant les services convenus exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante sont exempts de droits de douane, de droits d'accise, de frais d'inspection et autres redevances, taxes ou commissions identiques sur le territoire de l'autre Partie contractante, même s'ils sont consommés ou utilisés pendant le survol dudit territoire

2. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, objets d'équipement usuels et approvisionnements de bord pris à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, et qui sont utilisés dans le cadre des services convenus sont, sous réserve de la réglementation de cette dernière Partie contractante, exempts des droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres redevances, taxes ou commissions identiques,

3. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, objets d'équipement usuels et approvisionnements de bord introduits pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes et entreposés sur le territoire de l'autre Partie contractante sous contrôle douanier, en vue d'approvisionner les aéronefs de cette entreprise de transport aérien désignée sont, sous réserve de la réglementation de cette dernière Partie contractante, exempts des droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres redevances, taxes ou commissions identiques.

Article 7

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou d'annuler les droits visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 4 du présent Accord concernant une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires pour l'exercice de ces droits par ladite entreprise de transport aérien, lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie

2. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, des droits visés au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires pour l'exercice de ces droits par ladite entreprise de transport aérien, lorsque cette entreprise ne

respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits ou ne gère pas son exploitation conformément aux dispositions stipulées dans le présent Accord. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement à la suspension des droits ou à l'imposition de conditions pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements ou pour des raisons de sécurité de la navigation aérienne, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 8

Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus sur les itinéraires spécifiés entre leurs territoires respectifs.

Article 9

En exploitant les services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes prend en considération les intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

Article 10

1. Les services agréés offerts par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes correspondront étroitement à la demande de ces services par le public.

2. Les services convenus offerts par une entreprise de transport aérien désignée auront pour objectif primordial d'offrir, à un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles du transport de passagers, de fret et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien. Des dispositions concernant l'embarquement ou le débarquement de passagers, de fret ou de courrier en des points situés sur les itinéraires spécifiés dans les territoires d'États autres que celui désignant les entreprises de transport aérien seront prises conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité tiendra compte :

a) des besoins en matière de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ;

b) des besoins en matière de trafic aérien de transit et c) des besoins en matière de trafic de la région que survole l'entreprise de transport aérien, après avoir tenu compte des services locaux et régionaux.

3. La capacité que devront fournir les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes en ce qui concerne les services convenus, sera convenue dans le cadre de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, conformément aux principes stipulés aux articles 8 et 9 et aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 11

1. Les tarifs applicables à tout service convenu seront fixés à des niveaux raisonnables qui tiennent dûment compte de tous les facteurs pertinents, notamment les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les différentes caractéristiques des services ainsi que les tarifs des autres entreprises de transport aérien sur toute partie de l'itinéraire spécifié.

2. Lesdits tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes et les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante s'assureront, conformément à leurs procédures respectives, que les entreprises de transport aérien désignées respectent les tarifs ainsi fixés.

a) Les accords relatifs aux tarifs entre les entreprises de transport aérien désignées concernées doivent autant que possible être fondés sur le mécanisme de fixation des tarifs établis par l'Association du transport aérien international. Si ce n'est pas possible, les tarifs concernant chacun des itinéraires et tronçons d'itinéraires spécifiés seront arrêtés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées concernées. En tout état de cause, les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes conformément aux procédures applicables dans chacune d'elles.

b) Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent convenir de tarifs, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs soumis conformément aux dispositions du paragraphe 2 a) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord sur les tarifs appropriés.

c) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 b) du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

d) Aucun nouveau tarif n'entrera en vigueur s'il n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes, sauf dans le cadre des conditions visées au paragraphe 3 de l'article 15 du présent Accord. Les tarifs en vigueur continuent d'être appliqués jusqu'à fixation de nouveaux tarifs conformément aux dispositions du présent article.

Article 12

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront, sur demande, à celles de l'autre Partie contractante les renseignements et statistiques se rapportant au trafic réalisés sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, qui peuvent être normalement préparés et soumis pour publication par les entreprises de transport aérien désignées à leurs autorités aéronautiques nationales. Toutes données statistiques supplémentaires sur le trafic que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourraient souhaiter obtenir des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante feront, sur demande, l'objet de consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 13

1. Conformément aux droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes s'engagent, notamment, à agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

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

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions sur la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions relatives à la sécurité s'appliquent aux Parties contractantes ; elles exigeront que leurs entreprises de transport aérien et les exploitants d'aéroports situés sur leurs territoires agissent conformément à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être demandé à ces entreprises de transport aérien d'observer les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article à l'entrée, à la sortie ou en transit sur le territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante devra prendre les mesures appropriées sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages en soute, ainsi que les marchandises et les approvisionnements de bord avant et pendant l'embarquement et le déchargement. Chacune des Parties contractantes considérera également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures de sécurité spéciales raisonnables propres à assurer la protection contre une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident consistant en la capture illicite d'un aéronef civil ou tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité dudit aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées visant à mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

Les autorités compétentes des Parties contractantes pourront convenir d'arrangements visant à la prise de mesures de sécurité spéciales.

Article 14

Les Parties contractantes ont l'intention que leurs autorités aéronautiques respectives tiendront des consultations régulières et fréquentes en vue d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines concernant l'exécution du présent Accord.

Article 15

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociation entre elles.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement négocié, le différend peut, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis, étant entendu que le troisième arbitre sera le ressortissant d'un État tiers. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les soixante jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend et le troisième arbitre devra être désigné dans les jours qui suivront. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai de soixante jours, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 16

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante en vue de modifier le présent Accord. Ces consultations commenceront dans les soixante jours de la date de réception de cette demande.

2. Si la modification se rapporte aux dispositions de l'Accord autres que celles de l'Annexe, elle sera adoptée par chaque Partie contractante conformément à ses procédures juridiques internes nécessaires et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques indiquant cette adoption.

3. Si la modification ne se rapporte qu'à l'Annexe, les consultations se tiendront entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Lorsque ces autorités conviennent d'une nouvelle Annexe ou de révisions à l'Annexe en vigueur, les modifications apportées entreront en vigueur après leur confirmation par échange de notes diplomatiques.

Article 17

Si les deux Parties contractantes adhèrent à une même convention multilatérale générale sur les transports aériens, le présent Accord sera modifié de sorte à se conformer aux dispositions de ladite convention.

Article 18

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de dénoncer le présent Accord. Une copie de la notification sera transmise simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale de sa copie de la notification.

Article 19

Le présent Accord et toute modification qui pourrait y être apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

Le présent Accord sera ratifié par chaque Partie contractante conformément à ses formalités juridiques internes nécessaires et il entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques annonçant cette ratification.

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

Fait en double exemplaire, en langues hébraïque, japonaise et anglaise, tous les trois textes faisant également foi, à Tokyo, le 23 avril 1999. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël:

MOSHE BEN YAACOV

Pour le Gouvernement du Japon:

MASAHIKO KOUMURA

ANNEXE

1. Itinéraires à desservir dans les deux sens par l'entreprise de transport désignée par l'État d'Israël :

1) Points dans l'État d'Israël - un point en Europe - Moscou - Osaka

2) Un itinéraire parmi les itinéraires suivants à préciser ultérieurement:

a) Points dans l'État d'Israël - Tachkent, Beijing, Séoul ou Khabarovsk à préciser ultérieurement - Osaka

b) Points dans l'État d'Israël - un point en Inde, Thaïlande ou Hong Kong à préciser ultérieurement - Osaka

Note 1. Les services convenus fournis par l'entreprise de transport aérien désignée par l'État d'Israël sur chaque itinéraire commencent en un point situé dans l'État d'Israël, mais d'autres points situés sur l'itinéraire spécifié peuvent, au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, être omis de l'ensemble ou d'une partie des vols.

Note 2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'État d'Israël ne peut exercer les droits de trafic de cinquième liberté que pour ses propres passagers faisant escale entre Osaka et tout point intermédiaire autre que Hong Kong et Séoul.

Note 3. L'entreprise de transport aérien désigné par l'État d'Israël ne peut pas exercer les droits de trafic de cinquième liberté notamment pour ses propres passagers faisant escale entre Hong Kong et Osaka et entre Séoul et Osaka.

2. Itinéraires à desservir dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée par le Japon:

1) Points au Japon - Moscou - un point en Europe - Tel-Aviv

2) Un itinéraire parmi les itinéraires suivants à préciser ultérieurement :

a) Points au Japon - Khabarovsk, Séoul, Beijing ou Tachkent à préciser ultérieurement - Tel-Aviv

b) Points au Japon - un point à Hong Kong, Thaïlande ou Inde à préciser ultérieurement - Tel-Aviv

Note 1. Les services convenus fournis par l'entreprise de transport aérien désignée par le Japon sur chaque itinéraire commencent en un point situé au Japon, mais d'autres points situés sur l'itinéraire spécifié peuvent, au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, être omis de l'ensemble ou d'une partie des vols.

Note 2. L'entreprise de transport aérien désignée par le Japon ne peut exercer les droits de trafic de cinquième liberté que pour ses propres passagers faisant escale entre Tel-Aviv et tout point intermédiaire autre que Hong Kong et Séoul.

Note 3. L'entreprise de transport aérien désignée par le Japon ne peut pas exercer les droits de trafic de cinquième liberté notamment pour ses propres passagers faisant escale entre Hong Kong et Tel-Aviv et entre Séoul et Tel-Aviv.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Tokyo, le 23 avril 1999

I

Excellence,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement du Japon et le Gouvernement de l'État d'Israël relatif aux services aériens signé ce jour (ci-après dénommé l' "Accord ") et de confirmer, au nom du Gouvernement du Japon, l'arrangement conclu entre les représentants des Gouvernements des deux pays au cours des négociations de l'Accord au sujet des mesures ci-après que doivent prendre leurs Gouvernements dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans leurs pays respectifs.

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante sera autorisée, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à établir et maintenir ses agences et à exécuter les activités nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante aura le droit de faire venir et de maintenir à ses agences sur le territoire de l'autre Partie contractante les membres de son propre personnel de gestion, technique, d'exploitation et autre qui sont nécessaires à la prestation de services aériens.

3. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante sera autorisée à transférer librement, en monnaies convertibles, au taux de change en vigueur sur le marché officiel au moment de l'envoi de fonds, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ces entreprises de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante en rapport avec l'exploitation des services convenus, et à établir et maintenir, aux fins d'exploitation desdits services convenus, des comptes de dépôt en devises et en monnaie nationale convertible.

4. Chaque Partie contractante convient de faire de son mieux pour veiller à ce que l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ait la latitude, sous réserve de limitations raisonnables que peuvent imposer ses autorités compétentes, de fournir ses propres services pour les opérations de manutention au sol ; de faire exécuter ces opérations entièrement ou partiellement par d'autres entreprises de transport aérien, organisations contrôlées par d'autres entreprises de transport aérien ou agents de prestation de services, tels qu'autorisés par les autorités compétentes de la première Partie contractante ; ou de faire exécuter lesdites opérations par lesdites autorités compétentes.

J'ai en outre l'honneur de demander à Votre Excellence de bien vouloir confirmer, au nom de votre Gouvernement, que le Gouvernement de l'État d'Israël l'entend également ainsi et de proposer que, si le Gouvernement de l'État d'Israël l'entend également ainsi, la présente note et la note de réponse de Votre Excellence constitueront entre les deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

Je saisis cette occasion, etc.

Le Ministre japonais des affaires étrangères,
MASAHIKO KOUMURA

Son Excellence M. Moshe Ben Yaacov
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'État d'Israël

II

Tokyo, le 23 avril 1999

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note d'aujourd'hui qui est libellée comme suit :

[Voir note I]

J'ai également l'honneur de confirmer au nom du Gouvernement de l'État d'Israël le mémorandum d'accord contenu dans votre note sous accusé de réception et accepte que votre note et cette note de réponse constituent un accord entre les deux Gouvernements qui entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Accord entre le Gouvernement de l'État d'Israel et le Gouvernement japonais relatif aux services aériens.

Veillez agréer, Son Excellence, l'assurance de ma très haute considération.

MOSHE BEN-YAACOV
L'Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire de l'État d'Israël au Japon