

No. 40501

**Israel
and
India**

**Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the
Government of the Republic of India (with annex). New Delhi, 4 April 1994**

Entry into force: *15 February 1995 by notification, in accordance with article XXI*

Authentic texts: *English, Hebrew and Hindi*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 11 August 2004*

**Israël
et
Inde**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le
Gouvernement de la République de l'Inde (avec annexe). New Delhi, 4 avril 1994**

Entrée en vigueur : *15 février 1995 par notification, conformément à l'article XXI*

Textes authentiques : *anglais, hébreu et hindi*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 11 août 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
INDIA

The Government of the State of Israel, and the Government of the Republic of India, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

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

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

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

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

1. For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as otherwise provided herein:

(a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that convention, any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and in the case of the Republic of India, the Director General of Civil Aviation, or in both cases any person or body duly authorised to perform any functions exercised by the said authorities;

(c) the term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services and authorised in accordance with Article III of this Agreement;

(d) the term "territory", has the meaning specified in Article 2 of the Convention and the term "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" has the meaning specified in Article 96 of the Convention;

(e) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

(f) the term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;

(g) the term "agreed services" means the international air services performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;

(h) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and

(i) the term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services over a given period of time on the route or section of the route.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and all references to this agreement shall include the reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

Article II. Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

2. Unless otherwise specified in this Agreement or in its Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

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

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) while operating an agreed service on a specified route, to embark and disembark in the other Contracting Party's territory, at the points specified in the Annex of this Agreement, passengers, cargo and mail, coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article III. Designation of airlines and operating authorisation

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

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it fulfils the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of inter-

national air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article II of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VI of this Agreement is in force in respect of those services and the requirements stipulated in paragraph 5 of Article XI have been complied with.

Article IV. Revocation or suspension of rights

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article II of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

(a) in cases where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

(b) in cases of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(c) in any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article V. Exemptions from duties and taxes

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest possible extent under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft operating the agreed services, supplies of fuels and lubricants, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of the aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and publicity material normally distributed without charge by that designated airline.

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

(a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or departing from the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The materials referred to in paragraph 2 (a), (b) and (c) shall be kept, where so required, under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are taken out or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. The exemptions provided for in paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

Article VI. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and tariffs of other airlines. The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are predatory or discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other appropriate international rate fixing mechanism for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least 45 days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within 30 days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than 30 days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any state whose advice they may consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

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

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

Article VII. Representation

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

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in local or any freely convertible currency.

Article VIII. Application of laws and regulations

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

2. The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration, emigration, passport, customs, currency and sanitary measures, shall be complied with by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the other Contracting Party.

Article IX. Security

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14th September, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed in The Hague on 16th December, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23rd September, 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

5. When an incident or threat of an incident or 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. Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Whenever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

7. When a Contracting Party has reasonable ground to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 60 days may constitute grounds for application of Article IV of this Agreement.

Article X. Transfer of excess receipts

1. Based on the principles of reciprocity, the designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess of receipts over expenditure. Included in such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers expeditiously on application. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.

3. The airline of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the airline of each Contracting Party shall receive priority of transfer similar to that of the other Contracting Party's imports.

Article XI. Capacity and schedules

1. There shall be fair and equal opportunity for both designated airlines to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement.

2. While operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route, or on other routes of its network.

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the traveling public between the territories of the Contracting Parties.

4. Based on the principles enshrined in the preceding paragraphs, the maximum capacity to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

5. A Commercial Agreement between the designated carriers shall be required while operating the agreed services.

Article XII. Facilitation

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or to any other airline over the airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar services and associated facilities under its control.

Article XIII. Exchange of information and statistics

The designated airline of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity to be provided by the designated airline including the amount of traffic carried on the agreed services during each month showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic and the origin and final destination of through traffic carried on the agreed services.

Article XIV. Direct transit

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purposes, shall be subject to a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article XV. Consultations

1. In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of 60 days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed to by the Contracting Parties.

Article XVI. Modifications

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between the aeronautical authorities may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of 60 days from the date of request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications of the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article XVII. Settlement of disputes

If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement

Article XVIII. Applicability of multilateral air conventions

1. To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have duly come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of this agreement.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

Article XIX. Registration

This Agreement and all modifications thereto, as well as any exchange of diplomatic notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XX. Termination

1. This Agreement shall be valid for an indefinite period of time.

2. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXI. Entry into force

This Agreement shall enter into force at the date on which both Contracting Parties give written notification to each other by exchange of diplomatic notes that their respective internal requirements for entry into force have been fulfilled.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done in New Delhi, this 4th day of April 1994, which corresponds to the 23rd day of Nissan 5754 in Hebrew calendar and 14th day of Chaitra 1916 in Saka era, in six originals, two each in the English, Hebrew and Hindi languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel:

DR. YOSSI BEILIN,

Deputy Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Republic of India:

R.L. BHATIA,

Minister of State for External Affairs

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
INDIA

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the State of Israel :

Point/s of origin	Any point(s) in Israel
Intermediate points	Any point
Point/s of destination	Any point(s) in India
Points beyond	Any point

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Republic of India :

Point/s of origin	Any point(s) in India
Intermediate points	Any point
Point/s of destination	Any point(s) in Israel
Points beyond	Any point

3. The above air services shall be operated without "between or beyond" fifth freedom traffic rights, unless otherwise mutually agreed upon between the two designated airlines. Such agreements, when reached, are to be approved by both aeronautical authorities before their implementation.

4. Any or all of intermediate or the beyond points may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights provided that the services begin or terminate in the territory of the Party designating the airline.

5. Two points in the territory of the other Contracting Party shall not be served on the same flight.

6. With regard to paragraphs 3 and 4 of Article XI of the Agreement, each designated airline shall be entitled to operate up to a maximum of two frequencies and not more than 500 seats per week in each direction on the routes specified in this Annex.

7. The two designated airlines shall coordinate their operating schedules including the days of operation and routes to be served before submitting their schedules to the respective aeronautical authorities for approval.

ניסוח

להסכם להובלה אוירית בין ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה של הודו.

1. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי תעופה באמצעות מובילה האוירי המיועד של מדינת ישראל:

נקודה או נקודות מוצא: כל נקודה או נקודות בישראל
נקודות ביניים: כל נקודה
נקודה או נקודות יעד: כל נקודה או נקודות בהודו
נקודות שמעבר: כל נקודה

2. נתיבים שבהם ניתן להפעיל שירותי תעופה באמצעות המוביל האוירי המיועד של הרפובליקה של הודו:

נקודה או נקודות מוצא: כל נקודה או נקודות בישראל
נקודות ביניים: כל נקודה
נקודה או נקודות יעד: כל נקודה או נקודות בישראל
נקודות שמעבר: כל נקודה

3. שירותי התעופה הנזכרים לעיל יופעלו בלא זכויות חופש חמישי "בינות ומעבר" זולת אם הוסכם הדדית אחרת בין שני המובילים האוויריים. הסכמים כאמור, כאשר יושגו, מעוניים אישור בידי רשויות התעופה של שני הצדדים קודם לסימושם.

4. כל נקודה או נקודות ביניים או מעבר ניתן להשמיט על פי בחירת המובילים האוויריים המיועדים, במקצת הסיסות או ככולן, וכלבד שהשירותים יחזילו או יסתיימו במשח ארצו של הצד הקובע את המוביל האוירי

5. במשח ארץ של הצד המתקשר האחר לא יבוצעו שתי נחיתות באותה מיטה.

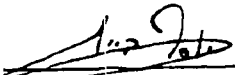
6. כאשר לס"ק 3 ו-4 לסעיף 11 של ההסכם, כל מוביל אוירי מיועד יהא זגאי להפעיל לא יותר משתי תדירות ולא יותר מאשר 500 מושבים לשבוע בכל כוון בנויבים הספורטיים בנספח זה.


7. שני המובילים האוויריים המיועדים יתאמו את לוחות הזמנים שלהם, כולל ימי הפעלה.

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

נעשה ב-ניו דלהי, ביום 4 באפריל 1994, המקביל לכ"ג ניסן התשנ"ד (5754)

בשישה עותקי מקור, בשפה האנגלית, העברית וההינדית, ולכל הנוסחים דין מקור
אחד. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.


בשם ממשלת מדינת יש
ר"ר יוסי ביילין
סגן שר החוץ


בשם ממשלת הרפובליקה של הורו
ר.ל. בהסייה
שר המדינה לענייני חוץ

שינויים בניספח להסכם יכול כי ייעשו בהסכם ישיר בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים.

סעיף 17
יישוב מחלוקות

התעוררה מחלוקת בעניין פרשנות להסכם זה או ישומו, ישתדלו רשויות התעופה ליישבה במשא ומתן ביניהן. לא עלה הדבר בידיהן, תוגש המחלוקת לטיפול הצדדי המתקשרים.

סעיף 18
ישימותן של אמנות תעופה רב-צדדיות

במידה שהן ישימות לשירותי תעופה שהוקמו בהתאם להסכם זה, ישארו הוראו האמנה בתוקף בצורתן הנוכחית בין הצדדים המתקשרים במשך תקופת ההסכם, כמ היו חלק בלתי-נפרד מן ההסכם, זולת אם מאשרים שני הצדדים המתקשרים תיקן לאמנה, ולאחר שיכנס לתוקף כיאות, תשארו האמנה כמתוקן במשך תקופת ההסכם.

נכנסה אמנת תעופה כללית ורב-צדדית לתוקף לגבי שני הצדדים המתקשרים, יכריע הוראות אמנה כאמור.

סעיף 19
רישום

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

סעיף 20
סיום

תוקפו של הסכם זה יהא לתקופה בלתי מוגבלת.

כל אחד מהצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור לצד המתקשר האחד הודעה ככתב ש החלסחו לכיא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה יוכא ההסכם לידי סיום 12 חודשים לאח תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד המתקשר האחד, זולת אם נלקחה ההודעה להכיא לידי סיום בחזרה, בהסכמה הדדית, לפני תום תקופה זאת.

בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד המתקשר האחד, תחשב ההודעה כאילו נחבלה-ארבעה עשר יום (14) לאחר קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומ לתעופה אזרחית.

סעיף 21
כניסה לתוקף

הסכם זה יכנס לתוקף בתאריך שבו יודיעו שני הצדדים המתקשרים זה לזה בסעג בחילופי איגרות דיפלומטיות, כי נימלאו דרישותיהם הפנימיות באשר לכניס לתוקף.

2. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין הגופים המוסמכים שלו הממונים על נכי היטלים לבין המובילים האזרחיים המיועדים המשתמשים בשירותים ובמתקני ומקום שמשוי, באמצעות הגופים המיצגים את המובילים האזרחיים. תיתן הוד סכירה למשתמשים לגבי הצעות לשינויים בהיטלי המשתמשים, כדי לאפשר להם להג את השקפותיהם בסדרם יבוצעו השינויים.

3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא יתן עדיפות למוביל שלו או לכל מוביל אוי אחד על-פני מוביל אוירי העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דוסיס של ה המתקשר האחר בהחלט תקנותיו בענייני מכס, הגירה, הסגר וכדומה, או בשיט בנמלי תעופה, נתיבי אויר, שירותים לתעבורה אוירית, ומתקנים הקשורים ל שבשלימתו.

סעיף 13

חילופי מידע וסמטיסטיקה

המוביל האזרחי המיועד של כל צד מתקשר יספק לרשויות התעופה של הצד המת האחר, קשתון, מידע סמטיסטי אשר סביר כי ידרוש לשם קביעת קיבולת שעל המו המיועד לספק, כולל כמות התנועה המובלת בשירותים המוסכמים מדי חודש בחוד תוך ציון נקודות אה והורדה של תנועה כאמור, וכן מוצאה של תנועה במ המובלת בשירותים המוסכמים, ויעדה הסופי.

סעיף 14

מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים את תחום התעופה השמור לצרכים אלה, יהיו כפופים לפיקוח ספוטנט. כבודה ומטען בו ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס והיטלים אחרים.

סעיף 15

התייעצויות

1. ברוח של שיתוף-פעולה הדוק, יוועצו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים בזו מעת לעת, במסרה להבטיח את מימוש הוראותיו של הסכם זה וניספחו, קיומם כיאות.

2. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך תקופה של 60 יום מתאריך קבלתה של כאמור, זולת אם הסכימו הצדדים המתקשרים אחרת.

סעיף 16

שינויים

1. ראה אחד הצדדים המתקשרים כי רצוי לשנות הוראה מהוראות ההסכם, רשאי לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות הו אפשר לנהלן בשיחות או בהתכתבות, ובלבד שיתחילו בתוך תקופה של 60 מתאריך הבקשה. שינויים שעליהם הוסכם כך, יכנסו לתוקף לאחר אישורם בחי איגרות דיפלומטיות.

סעיף 10
העברת תקבולים עודפים

תוך שמירה על עיקרון ההדדיות, יהיו המובילים האזריים המיועדים של הצדדים המתקשרים חופשיים להעביר את עודף התקבולים על ההוצאות משמח הארץ עכו בוצעה המכירה, אל שמח ארצם הם. בסכום נמו של העברה כאמור ייכללו הכנסות מסכירות שנעשו במישור או באמצעות סוכן של שירותי תעופה, ושירותים מסונפים נוספים, ותשלום יוסדר בהתאם להוראות הסכם התשלום שבתוקף בין שתי הארצות, מקום שהושג הסכם כאמור, ולתקנות מטבע ישימות.

המובילים האזריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברות כאמור ללא שהיה, עם הגשת הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהא על-פי התקנות להמרח מטבע זר החלות בארץ שבה נצמחת ההכנסה.

עם קבלת האישור יהיו המובילים האזריים של הצדדים המתקשרים חופשיים לבצע את ההעברה בפועל. לא ניתן, מסיבות טכניות, לבצע לאלתר העברה כאמור, יקבל המוביל האזרי של כל צד מתקשר עדיפות בהעברה השווה לזו של יבוא הצד המתקשר האחר.

סעיף 11
קיבולת ולוח-זמנים

למובילים האזריים של שני הצדדים המתקשרים תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים כמפורט בניספח להסכם זה.

שעה שהוא מפעיל את השירותים המוסכמים יביא המוביל האזרי של כל צד מתקשר בדעתו את עניינו של המוביל האזרי המיועד של הצד המתקשר האחר, לכל ייפגעו שלא לצורך שירותים שמספק האחרון באותו נתיב, כולו או מקצתו, או בנתיב אחרים הכלולים ברשתו.

לקיבולת שיטפוקו המובילים האזריים המיועדים בשירותים המוסכמים תהיה זיקה הדוקה לדרישות ההובלה האזרית המשוערות של ציבור הנוסעים בין שמדי הארצות של הצדדים המתקשרים.

תוך השענות על העקרונות הסמונים בס"ק שלעיל, תהא הקיבולת המירבית שיטפוקו המובילים האזריים המיועדים של כל צד מתקשר מוסכמת על רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

הסכם מסחרי בין המובילים המיועדים יידרש בשעת הפעלתם של השירותים המוסכמים.

סעיף 12
הקלות

כל צד מתקשר רשאי להמיל או להרשות להמיל היטלים הוגנים וסבירים לשימוש בנמלי-תעופה ומתקני תעופה אחרים, ובלבד שהיטלים אלה לא יהיו גבוהים מאלה שמשלמים מובילים אזריים אחרים בשירותי תעופה בינלאומיים דומים.

סעיף 9
במחון

הצדדים המתקשרים חוזרים ומאשרים את מחויבותם ההדדית להגן על במחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יקפידו במיוחד לפעול בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסויימים אחרים המבוצעים בכלי-טיס, שנחתמה בסוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסת בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד במיחות התעופה האזרחית, שנחתמה בסנטריאוג ביום 23 בספטמבר, 1971;

הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניע מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים (ג) במיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אויר ומתקני עזו לטיסה, וכל איום אחד על במחון התעופה האזרחית.

הצדדים המתקשרים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות במחון התעופה שנקבעו על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה האזרחית ויועדו כנספחים לאמנה ככ שאותן הוראות במחון ישימות לגבי הצדדים; הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי אויר שבשטח ארצם ינהגו בהתאם להוראות במחון התעופה האמורות.

כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לדרוש מאותם מפעילים של כלי טיס לקיים את הוראות במחון התעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, הנדרשות על-ידי הצד המתקשר האחד לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהיו בו. כל צד מתקשר יבטיח את ישומם בפועל של אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לכרוך נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה ממען וציודת כלי טיס, לפני העליה או הטעינה ובמהלכן. כל צד מתקשר יתן ג רשומת-לב אוהדת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי במחון סיוודי סבירים נוכח איום מסוים.

במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי חוקית של כלי טיס אזרחיים א של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד במיחות כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם נמלי אויר או מתקני עזר לטיסה, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה להקט בתקשורת ובאמצעים מתאימים אחרים הנועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרי או איום בתקרית כאמור.

כל צד מתקשר ינקוט אמצעים, ככל שייראה לו מעשי, להבטיח כי כלי-טיס שנו בשטחו בשעה שהוא נתון בתפיסה בלתי-חוקית או במעשי התערבות בלתי-חוקית אחרים, יעוכב על הקרקע, וזולת אם יציאתו מתחייבת מתוך הכרח לשמור על חי אדם. כל אימת שמעשי הדבר, יינקטו אמצעים כאלה על-בסיס התייעצויות הדדיות

היתה לאחד הצדדים המתקשרים סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חז מהוראות סעיף זה באשר לבמחון התעופה, רשאיות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לבקש להוועץ לאלתר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. כשלו להשיג הסכם מניח את הדעת בתוך 60 יום יכול לשמש יסוד להחלת סעיף 4 להסכם זה.

7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש. מכל מקום לא יוארך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר מאשר 12 חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

סעיף 7
ייצוג

1. המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדיווח להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחד נציגים וסגל מסחרי, תפעולי ושכני כנדרש להפעלת השרותים המוסכמים. סגל זה ייבחר מתוך אזרחי אחד הצדדים, ו שניהם, לפי הצורך.

2. דרישות כאמור באשר לסגל, יכול שיוספקו, לפי הנראה למוביל האוירי המיועד באמצעות חבר עובדיו או שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אוירי אחדיו הפועלים בשטח ארץ הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור בשטח ארץ של אותו צד מתקשר.

הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ותקנות התקפים אצל הצד המתקשר האחר, ועל בסיס החוקים והתקנות האמורים, על בסיס הדדיות, תוך עיכוב מיזערי, יעניק כל צד מתקשר היתרי עבודה, אשרות תעסוקה או מסמכים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

4. תוך שמירה על עיקרון ההדדיות, יעניק כל צד מתקשר למוביל האוירי המיועד נ הצד המתקשר האחר הזכות לעסוק במכירת הכולה אוירית בשטחו, במישרין או באמצעות סוכניו, כראות עיניו. כל מוביל אוירי מיועד יהא זכאי למכור הובל כאמור וכל אדם יהא חופשי לרכוש הובלה כאמור במטבע מקומי או בכל מטבע שניו להמירו בחופשיות.

סעיף 8
החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם של כלי טיס הפועלים בטיס בינלאומי, או הקשורים להפעלת אותם כלי טיס כל עוד מצויים הם בשטח ארצו, יחולו על כלי טיס של המוביל האוירי המיועד ו הצד המתקשר האחר בכניסתם ושהייתם בשטח הארץ האמור, ובציאתם ממנו.

2. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסתם אל שטח ארצו, שהיה ומעברס בו, ויציאתם ממנו של נוסעים, צוות, כבודה, מטען ודואר בכלי טיס לרבות תקנות בדבר כניסה ויציאה, הגירה, דרכונים, מכס, מטבע ובריאות יקוימו בידי המוביל האוירי של כל צד מתקשר עם כניסתו אל או יציאתו משטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ובעת שהייתו בו.

3. פריטים המאוזכרים בפסקאות א', ב' ו-ג', שלעיל, יוחזקו תחת פיקוח שילטונות המכס והשגחתם.
4. הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים והספקה המוזקקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של כל אחד מהצדדים המתקשרים, לא יפורקו כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת השגחת הרשויות האמורות עד להוצאתם או עד אשר ייעשה בהם אחת בהתאם לתקנות המכס.
5. הפטורים המוענקים על-פי ס"ק 1 לסעיף זה ינתנו גם כאשר המוביל האווירי של צד מתקשר אחד כרת חוזה עם מוביל אווירי אחר, שקיבל אף הוא פטורים כאמור מן הצד המתקשר האחר, לשם הלוואה או העבדה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של פריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 6
תעריפים

1. התעריפים אשר ייגבו על-ידי המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד עבור הובלה אל שטח ארץ הצד המתקשר האחר וממנו ראוי כי ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים השייכים, לרבות הוצאות הפעלה, וזוהי סביר ותעריפיהם של מובילים אוויריים אחרים. הצדדים המתקשרים יראו ככלתי-קבילים תעריפים חומטים או מפלים, גבוהים שלא כצדק או מגבילים בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים בצורה מלאכותית בשל סובסידיה או תמיכה מסשלתית ישירה או עקיפה.
2. התעריפים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכם עליהם בין המובילים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אוויריים אחדים הפועלים בנתיב, כולו או מקצתו, והסכם כאמור יושב, כל אימת שאפשר, אנב שימוש בנוהלי האיגוד הבינלאומי לתובלה אווירית או בכל מנגנון בינלאומי אחד לקביעת מחירים, כדי לחשב את התעריפים.
3. התעריפים שהוסכם עליהם כך יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים, לפחות 45 יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.
4. אישור זה אפשר לתתו במפורש. לא הביעה שום רשות תעופה אי-הסכמה תוך 30 יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלה כמאושרים. קוצר פרק הזמן להגשה, כפי שנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שבו יש להודיע על אי-הסכמה יהא פחות מאשר 30 יום.
5. לא יכלו להסכים על תעריף בהתאם להודאות ס"ק 2 לסעיף זה, או מסרה רשות תעופה אחת, בתוך פרק הזמן שניתן להחיל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת הודעה על אי-הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להודאות ס"ק 2, ישוללו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמת הדדית, לאחר התייעצות עם רשויות התעופה של כל מדינה שימצאו לנכון להתחשב בעצתה.
6. לא יכלו רשויות התעופה להסכים על תעריף שהוגש להם בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעת תעריף כמפורט בס"ק 5 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להודאות סעיף 17 להסכם זה.

5. משקבע והורשה כן, רשאי המוביל האוירי בכל עת להתחיל בהפעלת השירותים המוסכמים ובלבד שתעריף אשר נקבע בהתאם להוראות סעיף 6 להסכם זה הינו תקין לגבי שירותים אלה, ונתמלאו הדרישות המפורטות בס"ק 5 לסעיף 11.

סעיף 4

ביטול או התליית זכויות

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לבטל הרשאת הפעלה או להתלות את השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה, הניתנות למוביל אוירי שקבע הצד המתקשר האחד, או להתנות תנאים שיראו לו נחוצים לשימוש בזכויות אלה:
 - א. במקרים שלא נחה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על המוביל האוירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האוירי או בידי אזרחיו של אותו צד מתקשר; או
 - ב. במקרים שאותו מוביל אוירי לא מלא אחרי החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות כאמור; או
 - ג. בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האוירי את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו לפי ההסכם.
2. הזכויות האמורות ימומשו רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, זולת אם יש הכרח לבטל, להתלות או להתנות לאלתר תנאים שצויינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.

סעיף 5

פסור מתשלומי מכס והיסלים אחרים

1. כל צד מתקשר יפסור, על בסיס של הדדיות, במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו את המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר ממניבלות יבוא, תשלומי טכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיסלים לאומיים על כלי טיס המפעילים את השירותים המוסכמים ועל אספקה של דלק, שמני סיכה, חלקי חילוף, לרבות מנועים, ציוד כלי טיס רגיל, צידה ומזון לכלי טיס (לרבות משקות חריפים, טבק ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה) ופריטים אחרים הנועדים לשימוש אך ורק לצורך הפעלתם ושירותים של מטוסי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האמור, המפעילים את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אויריים, כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה, וחומר פירסומי רגיל המופץ חיינם על-ידי אותו מוביל אוירי מיועד.
2. פסור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
- א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על-ידי המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
- ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו; ג. שהועלו לכלי-טיס של המוביל האוירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר והנועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים; וזאת, בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפסור, ובין שלא, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

- ח. המונח "תעריף" משמעו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי סוכנויות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תשלום ותאים להובלת דואר;
- ט. המונח "קיבולת" משמעו בזיקה ל"שירותים מוסכמים", קיבולתם של כלי-טיג המשמשים בשירותים כאמור, במשך פרק זמן נתון, בנתיב או קטע מנתיב.
2. הניספח להסכם זה יהווה חלק בלתי-נפרד מן הסכם, וכל האיזכורים של הסכם זה חייבים לכלול איזכור של הניספח, זולת אם נקבע במפורש אחרת.

סעיף 2

הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות הספורטות בהסכם לשם כינון שירותי תעופה בינלאומיים סדירים והפעלתם בנתיבים המפורטים בניספח המצורף לו.
2. זולת אם נקבע אחרת בהסכם זה או בנספחו, זכאי הסוביל האזרחי המיועד שנקבע על-ידי כל צד מתקשר, לזכויות כדלקמן:
- א. לסוס ללא חניה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
- ב. לבצע נחיתות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות;
- ג. תוך הפעלת שירות מוסכם בנתיבים המפורטים, להעלות או להוריד בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, בנקודות הנקובות בניספח להסכם זה, נוסעים, מטען ודואר, המיועדים אל שטחו של הצד המתקשר שקבע את הסוביל האזרחי, או באים ממנו.
3. אין בהסכם זה דבר אשר יחשב כמעניק למוביל האזרחי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים זכות-יתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, הסובלים בשכר או בשכירות והמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

סעיף 3

קביעת מובילים אוידיים והרשאת הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהא הזכות לקבוע בכתב לצד המתקשר האחר, מוביל אוירי אחד לשם הפעלת השרותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. בהתקבל הודעה כאמור, יעניק כל צד מתקשר ללא דיחוי למוביל האזרחי שנקבע, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את הרשאת ההפעלה המתאימה.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האזרחי שנקבע על-ידי הצד המתקשר האחר שיניח את דעתן כי הנו כשיר למלא אחרי התנאים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות המיושמים, באורח דגיל וסביד, להפעלת שירותי תעופה בינלאומיים על-ידי הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהא הזכות לטרב להעניק את הרשאת ההפעלה המאוזכרת בס"ק 2 לסעיף זה, או להסיל אותם תנאים שראה בהכרחיים לנבי השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה על-ידי המוביל האזרחי המיועד, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על אותו מוביל אוירי נתונות בידי הצד המתקשר שקבע את המוביל האזרחי, או בידי אחריו.

ממשלת הרפובליקה של הודו וממשלת מדינת ישראל (להלן "הצדדים המתקשרים"),
 בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו
 ביום 7 בדצמבר, 1944;
 בהכירן בחשיבות ההובלה האווירית כאמצעי לכינון ידידות, הבנה ושיתוף-פעולה
 בין עמי ארצותיהן ושטירתן;
 ברצותן לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין ישראל להודו ולהמשיך במלוא המידה
 את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה;
 ובדעותן לכרות הסכם להפעלת שירותי אוויר בין שטחי ארצותיהן;
 הסכימו לאמור:

סעיף 1
 הגדרות

1. לעניין פרשנות להסכם והחלתו, זולת אם נקבע אחרת:
- א. המונח "אמנה" משמעו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים ולאמנה לפי סעיפיה ה-90 וה-94, בכל שאותם נספחים ותיקונים נעשו בני פועל לגבי שני הצדדים המתקשרים או אושרו על-ידם;
- ב. המונח "רשויות תעופה" משמעו לגבי מדינת ישראל, שר התחבורה, לגבי הרפובליקה של הודו - מנהלה הכללית של התעופה האזרחית, ולגבי שתיהן - כל אדם או נוף שהוסמכו כדין למלא תפקידים שבסמכות הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוביל אוויר מיועד" משמעו המוביל האווירי שכל צד מתקשר קבע כדי להפעיל את השירותים המוסכמים והתמיכו כמפורט בסעיף 3 להסכם זה;
- ד. למונח "שטח ארץ" תהא המשמעות שפורטה בסעיף 2 לאמנה והמונחים "שירותי תעופה", "שירותי תעופה בינלאומיים", "מוביל אווירי", וכן "חניה שלא לסמדות תעבורה מסחרית", יהא פירושה כמפורט בסעיף 96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" משמעו הסכם זה על נספחו וכל תיקון להם;
- ו. המונח "נתיבים מפורטים" משמעו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
- ז. המונח "שירותים מוסכמים" משמעו שירותי תעופה בינלאומיים המבוצעים על-ידי כלי-מיס לשם הובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר, הניתנים להפעלה בהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם להובלה אוירית

ב י ן

ממשלת הרפובליקה של הודו

ו ב י ן

ממשלת מדינת ישראל

[HINDI TEXT — TEXTE HINDI]

इज़रायल राज्य सरकार
और
भारत गणतंत्र सरकार के
बीच
डवाई परिवहन करार

इज़रायल राज्य सरकार, और
भारत गणतंत्र सरकार,
निम्नलिखित आगे "संबंधकारी पक्ष" कहा गया है,

जो कि 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में इस्तासुर के लिये प्रस्तुत किये गए अंतरराष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय के इस्तासुरकर्ता है, और

जो दोनों देशों के लोगों के बीच मित्रता, समझदारी और सहयोग पैदा करने तथा बनाये रखने की दृष्टि से डवाई परिवहन के महत्व को मानते हुए, और

जो इज़रायल और भारत के बीच डवाई परिवहन के विकास को बढ़ावा देने तथा इस क्षेत्र में अंतरराष्ट्रीय सहयोग को पूर्ण सीमा तक जारी रखने की इच्छा रखते हैं, और

जो अपने मूल-भागों के बीच डवाई सेवाओं के प्रचलन हेतु एक करार को अंतिम रूप देना चाहते हैं,

निम्नानुसार सहमत हुये हैं :-

अनुच्छेद-1
परिभाषा

1. करार के निर्वहन और अनुप्रयोग के प्रयोजन के लिये, सिवाय जहाँ अन्यथा व्यवस्था न की गई हो:
- क। "अभिसमय" पद का अर्थ उस अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है जो शिकागो में 7 दिसम्बर, 1944 को इस्तासुर के लिए प्रस्तुत किया गया था और इससे उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकार किया गया कोई भी अनुबंध नहीं उसके अनुच्छेद 90 व 94 के अंतर्गत अनुबंधों में अथवा अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन, जहाँ तक कि ये अनुबंध तथा संशोधन दोनों संबंधकारी पक्षों द्वारा स्वीकार किए जा चुके हैं, सम्मिलित हैं,
- ख। "संबंधकारी प्राधिकारी" पद का अर्थ इज़रायल राज्य के संबंध में परिवहन मंत्री तथा भारत गणतंत्र के संबंध में नागर विमानन महानिदेशक, अथवा दोनों मामलों में किसी ऐसे व्यक्ति या संस्था से है जिसे ऐसे कर्तव्यों को करने के लिये प्राधिकृत किया गया है जो इस समय उक्त प्राधिकारियों द्वारा किये

जाते हैं,

- ग। "नामित विमान कंपनी" पद का अर्थ ऐसी विमान कंपनी से है जो इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार प्रत्येक संबिदाकारी पक्ष द्वारा सम्यक्त सेवाओं के प्रचालन के लिये नामित और प्राणिकृत की गई है,
- घ। "भू-भाग" पद का अर्थ वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट किया गया है और "विमान सेवाएँ" "अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएँ" "विमान कंपनी" और यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिये रूकना" पदों का अर्थ वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 96 में निर्दिष्ट किया गया है,
- ङ। "करार" पद का अर्थ इस करार, इसके अनुबंध और इसमें किसी संशोधन से है,
- च। "विनिर्दिष्ट मार्ग" पद का अर्थ इस करार के अनुबंध में स्थिर किये गए अथवा स्थिर किये जाने वाले मार्गों से है,
- छ। "सम्यक्त सेवाएँ" पद का अर्थ ऐसी अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं से है जो यात्रियों, माल तथा ढाक के परिवहन के लिये प्रस्तुत करार के उपबंधों के अनुसार विनिर्दिष्ट मार्गों पर विमान द्वारा प्रचालित की जाती है,
- ज। "टैरिफ" पद का अर्थ, यात्रियों, सामान और माल के वहन के लिये अदा किये गए शुल्क तथा ऐसी शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये शुल्क लागू होते हैं, इनमें एजेसी और अन्य अनुबंधी सेवाओं के लिये शुल्क शामिल होंगे परन्तु ढाक के वहन के लिये पारिश्रमिक या शर्तें शामिल नहीं होंगी, और
- झ। "सम्यक्त सेवाओं" के संदर्भ में "क्षमता" पद का अर्थ किसी भी निश्चित समय पर, किसी मार्ग या उस मार्ग के किसी भाग पर ऐसी सेवाओं पर प्रयुक्त विमान की क्षमता से है।
2. इस करार का अनुबंध करार का अभिन्न अंग होगा और सिवाय जहाँ स्पष्ट रूप से अन्यथा व्यवस्था न की गई हो, इस करार से संबन्धित सभी संदर्भों में, अनुबंध के लिये संदर्भ भी शामिल होगा।

अनुच्छेद-2

अधिकार प्रदान करना

1. प्रत्येक संबिदाकारी पक्ष दूसरे संबिदाकारी पक्ष को इसके अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएँ स्थिर करने के प्रयोजन के लिए इस करार में विनिर्दिष्ट अधिकार प्रदान करता है।
2. यदि इस करार या इसके अनुबंध में अन्यथा निर्दिष्ट न किया गया हो तो प्रत्येक संबिदाकारी पक्ष ~~की~~ नामित विमान कंपनी द्वारा निम्नलिखित अधिकारों का प्रयोग किया जाएगा :

- क। बिना उतरे हुए दूसरे सीवदाकारी पक्ष के मू-भाग से होकर उड़ना,
ख। यातायात के भिन्न प्रयोजनों के लिए दूसरे सीवदाकारी पक्ष के मू-भाग में रूकना,
ग। किसी भी विनिर्दिष्ट मार्ग पर सम्यक्त सेवा का प्रचालन करते समय, दूसरे सीवदाकारी पक्ष के मू-भाग में, इस करार के अनुबंध में उक्त मार्ग के लिये विनिर्दिष्ट स्थानों पर, अंतरराष्ट्रीय यातायात में विमान कंपनी नामित करने वाले सीवदाकारी पक्ष के मू-भाग में आने वाले या वहाँ से जाये जाने वाले यात्रियों, कार्गो या ट्राक को चढ़ाना या उतारना ।
3. इस करार में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि एक सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, दूसरे सीवदाकारी पक्ष के मू-भाग में फिराये या परिवर्तित पर दूसरे स्थान के लिये ले जाये जाने वाले यात्रियों, कार्गो या ट्राक को दूसरे सीवदाकारी पक्ष के मू-भाग में ले जाने का विशेषाधिकार मिल गया है।

अनुच्छेद-3

विमान कंपनी नामित करना और प्रचालन प्राधिकार

1. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को लिखित रूप से विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्यक्त सेवाओं का प्रचालन करने के प्रयोजन के लिए दूसरे सीवदाकारी पक्ष को एक विमान कंपनी नामित करने का अधिकार होगा।
2. ऐसा नामीकन प्राप्त हो जाने के बाद, दूसरा सीवदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 3 और 4 के उपबंधों के अधीन, बिना विलंब के नामित विमान कंपनी को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेगा।
3. एक सीवदाकारी पक्ष के वैधानिक प्राधिकारी, दूसरे सीवदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकते हैं कि वह उनका इस बारे में समाधान करे कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर अभिसमय के उपबंधों के अनुसार ऐसे प्राधिकारियों द्वारा लागू होते हैं।
4. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से अस्वीकार करने या किसी भी नामित स्परलाइन द्वारा अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट उन अधिकारों के प्रयोग पर प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जहाँ उसका वह समाधान न हो कि नामित विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमान कंपनी को नामित करने वाले सीवदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको में निहित नहीं है।
5. जब किसी विमान कंपनी को इस प्रकार नामित और प्राधिकृत किया गया हो तो वह सम्यक्त सेवाओं का प्रचालन किसी भी शुरू कर सकती है, बशर्ते कि उन सेवाओं के संबंध में इस करार के अनुच्छेद 6 के उपबंधों के अनुसार स्थिर टेरिफ लागू हो और अनुच्छेद 11 के पैराग्राफ 5 में निर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन किया गया हो।

अनुच्छेद-4

अधिकारों को प्रतिबंधित करना अथवा रोक देना

1. प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष को, दूसरे सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को मंजूर किये गए प्रचालन प्राधिकार को प्रतिबंधित करने अथवा इस करार के अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग को रोक देने या ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जो कि वह इन अधिकारों के प्रयोग के लिये आवश्यक समझे:
- क। यदि वह मंजूर हो कि विमान कंपनी का अधिकांश स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उसे नामित करने वाले सौविदाकारी पक्ष या ऐसे सौविदाकारी पक्ष के राष्ट्रको ये नीहित नहीं है, अथवा
- ख। यदि वह विमान कंपनी इन अधिकारों को मंजूर करने वाले सौविदाकारी पक्ष के कानूनों और विनियमों का पालन करने में असफल रहती है, अथवा
- ग। यदि किसी भी प्रकार वह विमान कंपनी इस करार के अधिनियमित शर्तों के अनुसार सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने में अन्यथा असफल रहती है।
2. यदि कानूनों या विनियमों के और आगे उल्लंघन को रोकने की दृष्टि से इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में उल्लिखित शर्तों का तत्काल प्रतिबंधित, निलंबन या आरोपण अनिवार्य न समझा जाए तो ऐसे अधिकारों का प्रयोग दूसरे सौविदाकारी पक्ष के साथ परामर्श करने के बाद ही किया जाएगा।

अनुच्छेद-5

शुल्कों और करों से छूट

1. प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष, पारस्परिकता के आधार पर अपने राष्ट्रीय कानूनों के अंतर्गत दूसरे सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, यथा-संभव सीमा तक, सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने वाले विमान, इंजन और स्नेइको की सप्लाई, ईंजिन, नियमित विमान उपकरण, विमान मंडारसहित अतिरिक्त फ्ल-पुर्जे तथा साथ ही उड़ान के दौरान यात्रियों को बिक्री किये जाने हेतु सीमित मात्रा में तम्बाकू, मदिरा, पेय और अन्य उत्पाद सहित तथा सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने वाले सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमान के प्रचालन या उसकी सीवीसींग से संबंधित अन्य मदें, तथा मुद्रित टिकट स्टाफ, स्पर के बिल, कोई भी मुद्रित सामग्री जिस पर कंपनी का निशान मुद्रित किया गया हो और ऐसी प्रचार सामग्री जो उस नामित विमान कंपनी द्वारा सामान्यतः बिना शुल्क के वितरित की गई हो, आयात प्रतिबंध, सीमा-शुल्क, आबकारी शुल्क, निरीक्षण शुल्क और अन्य राष्ट्रीय शुल्कों तथा प्रभारों से छूट प्रदान करेगा।

2. इस अनुच्छेद द्वारा प्रदान की गई छूट इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में उल्लिखित मदों पर उस स्थिति में लागू होगी जब:
 - क। दूसरे संचिकाकारी पक्ष की नायित विमान कंपनी द्वारा या उसकी ओर से किसी एक संचिकाकारी पक्ष के मू-भाग में प्रविष्ट की गई हो,
 - ख। दूसरे संचिकाकारी पक्ष के मू-भाग में पहुंचने या वहाँ से प्रस्थान करने के समय किसी एक संचिकाकारी पक्ष की नायित विमान कंपनी के विमान में रबी हुई हो,
 - ग। दूसरे संचिकाकारी पक्ष के मू-भाग में किसी एक संचिकाकारी पक्ष की नायित विमान कंपनी के विमान में ते जायी गयी हो और उनका उपयोग सम्यत सेवाओं के प्रचातन के लिये किया जाना हो, चाहे छूट मंजूर करने वाले दूसरे संचिकाकारी पक्ष के मू-भाग के अंतर्गत इन मदों का पूर्ण अथवा आंशिक उपयोग किया गया हो, बशर्ते कि ये मटे उक्त संचिकाकारी पक्ष के मू-भाग से अपभर्तित न कर दी गई हो ।
3. पैराग्राफ 2 क,ख,ग में उल्लिखित सामग्री नहीं भी अपेक्षित हो, सीमा-शुल्क के पर्यवेक्षण या निरीक्षण में रबी जायगी।
4. दोनों में से किसी भी संचिकाकारी पक्ष की नायित विमान कंपनी के विमान पर सामान्यतः रबे गए नियमित उडानगत उपस्कर और सामग्री तथा मंडार की, दूसरे संचिकाकारी पक्ष के मू-भाग में केवल उक्त मू-भाग के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के अनुमोचन से ही उतारा जा सकेगा। ऐसे मामले में, इन्हे उस समय तक उक्त प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण के अधीन रबा जायगा जब तक इन्हे बाहर नहीं निकाल लिया जाता या सीमा-शुल्क विनियमों के अनुसार उसका निपटान नहीं कर दिया जाता ।
5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में जिन छूटों की व्यवस्था की गई है वे उस मामले में भी उपलब्ध होंगी नहीं एक संचिकाकारी पक्ष की विमान कंपनी ने ऐसी दूसरी विमान कंपनी से करार किया हो, जिसे इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में निर्दिष्ट मदों के संबंध में, दूसरे संचिकाकारी पक्ष के मू-भाग में रण या इलांतरण के लिये उस दूसरे संचिकाकारी पक्ष से ऐसी ही छूट प्राप्त हो।

अनुच्छेद-6

टीरफ

1. एक संचिकाकारी पक्ष की नायित विमान कंपनी द्वारा दूसरे संचिकाकारी पक्ष के मू-भाग से अथवा उसके मू-भाग के लिये वहन किए जाने हेतु लिया जाने वाला टीरफ उचित स्तरों पर नियंत्रित किया जायगा जिससे प्रचातन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमान कंपनियों के टीरफों सहित सभी संगत पद्धतियों पर ध्यान दिया जायगा। संचिकाकारी पक्ष ऐसे अमान्य टीरफों पर विचार करेंगे जो स्वार्थ या भेद-भाव

के तरीके से निर्धारित किये गए हों, जो प्रभावशालित स्थिति के दुरुपयोग के कारण बहुत ही उंचा अथवा निरपेक्षात्मक हो अथवा जो प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष सरकारी हमला या सहायता के कारण कृत्रिम रूप से बहुत ही कम हो।

2. इस अनुच्छेद के पैरा 1 में उल्लिखित टैरिफ पर पूरे मार्ग अथवा उसके एक भाग पर प्रचालन कर रही अन्य विमानकम्पनियों के साथ परामर्श करते हुये दोनों संचालकांनी पक्षों की नामित विमानकम्पनियों के बीच सहमति होगी और ऐसा करार, जहाँ भी संभव हो, अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ अथवा टैरिफों के निर्धारण के लिए किसी अन्य उपयुक्त अंतरराष्ट्रीय दर निर्धारण तंत्र की प्रक्रियाओं का प्रयोग करते हुए किया जाएगा।
3. इस प्रकार से सम्मत टैरिफ, उन्हें लागू करने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम पैतालिस [45] दिन पूर्व संचालकांनी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के पास अनुमोदन के लिए भेजे जाएंगे। विशेष मामलों में यदि उक्त प्राधिकारी सहमत हो तो यह अवधि घटाई जा सकती है।
4. यह अनुमोदन निश्चित रूप से दिया जाय। यदि प्रस्तुतीकरण की तारीख से तीस [30] दिन की अवधि के भीतर कोई भी वैमानिकी प्राधिकारी अपनी असहमति प्रकट न करे तो इस अनुच्छेद के पैरा 3 के अनुसार ये टैरिफ अनुमोदित समझे जायेंगे। जैसाकि पैरा 3 में उपबंधित है, यदि टैरिफ प्रस्तुत करने की अवधि कम की जाती है तो वैमानिकी प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि यह अवधि, जिसके अंतर्गत कोई भी अस्वीकृत अधिसूचित की जानी है, तीस [30] दिन से कम होगी।
5. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 के प्रावधानों के अनुसार इस टैरिफ पर सहमति नहीं होती है या इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 4 के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे वैमानिकी प्राधिकारी को पैराग्राफ 2 के प्रावधानों के अनुसार सहमत टैरिफ की अस्वीकृत का नोटिस देता है तो दोनों संचालकांनी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी, किसी भी राष्ट्र के वैमानिकी प्राधिकारी से परामर्श करने के बाद जिसकी सलाह उपयोगी समझी जाएगी, आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारित करने का प्रयास करेंगे।
6. यदि वैमानिकी प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 3 के अनुसार उन्हें प्रस्तुत किए गए टैरिफ के अनुमोदन अथवा इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 5 में निर्दिष्ट टैरिफ के निर्धारण पर सहमत न हो सके तो इस करार के अनुच्छेद 17 के प्रावधानों के अनुसार इस मामले का निपटारा किया जाएगा।
7. जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता, तब तक इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ लागू रहेगा। तथापि, इस पैराग्राफ के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बाद बारह [12] महीनों की अवधि से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जा सकता, जिस तारीख को यह अन्यथा समान हो जाता।

अनुच्छेद-7

प्रतिनिधित्व

1. एक सौवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, पारस्परिकता के आधार पर दूसरे सौवदाकारी पक्ष के मू-भाग में अपने प्रतिनिधि और सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिये यथासंभव अपने वाणिज्यिक, प्रचालन और तकनीकी स्टाफ रखने की अनुमति दी जायेगी। इस स्टाफ का व्यय दोनों में से किसी या दोनों पक्षों के राज्यों में से किया जाएगा।
2. इन कर्मचारियों संबंधी आवश्यकताएँ, नामित विमान कंपनी की राय पर, अपने स्वयं के फार्मों द्वारा अथवा दूसरे सौवदाकारी पक्ष के मू-भाग में प्रचालन कर रहे किसी अन्य संगठन, कंपनी अथवा विमान कंपनी की सेवाओं का, जिन्हें उस सौवदाकारी पक्ष के मू-भाग में ऐसी सेवाओं के निष्पादन के लिये प्राधिकृत किया गया हो, प्रयोग करके पूरी की जा सकती है।
3. प्रतिनिधि और कर्मचारी अन्य सौवदाकारी पक्ष की लागू विधियों और विनियमों के अधीन होंगे तथा ऐसी विधियों और विनियमों के अनुस्यू, प्रत्येक सौवदाकारी पक्ष पारस्परिकता के आधार पर और न्यूनतम वित्त के साथ इस अनुच्छेद के पैरा 1 में उल्लिखित प्रतिनिधियों और कर्मचारियों को आवश्यक कार्य अनु-प्रीतियों रोजगार वीसा या इसी प्रकार के अन्य दस्तावेज प्रदान करेगा।
4. पारस्परिकता के सिद्धांत के आधार पर, प्रत्येक सौवदाकारी पक्ष दूसरे सौवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को अपने मू-भाग में सीधे और अपने विवेक पर अपने एजेंटों के माध्यम से हवाई परिवहन के विज्ञापन कार्यों में संलग्न रहने के अधिकार प्रदान करता है। प्रत्येक नामित विमान कंपनी को ऐसे परिवहन की विज्ञापन करने का अधिकार होगा और कोई भी व्यक्ति स्थानीय या स्वच्छतापूर्वक परिवर्तनीय मुद्रा में इस प्रकार के परिवहन को भारीदने के तिर स्वतंत्र होगा।

अनुच्छेद-8

विधियों और विनियमों का अनुप्रयोग

1. अंतरराष्ट्रीय दिक्कालन में नियोजित विमान के अपने स्वयं के मू-भाग में प्रवेश अथवा वहाँ से प्रस्थान को शायित करने वाले, अथवा उसके मू-भाग के अंदर रहते हुए ऐसे विमान के प्रचालन में संबंधित प्रत्येक सौवदाकारी पक्ष की नामित स्वरताहन के विमान पर, उस मू-भाग में प्रवेश, वहाँ से प्रस्थान करने और उसके अंदर लागू होंगे।
2. प्रत्येक सौवदाकारी पक्ष की उसके मू-भाग में विमान पर चढ़े यात्रियों, कर्मिक, अन्नाब, कार्गो और डाक के प्रवेश, मुकाम, पारगमन और प्रस्थान से संबंधित विधियों और विनियमों का, जिनमें प्रवेश और प्रस्थान आग्रवास, प्रवास, पासपोर्ट, सीमा-गुल्क, विदेशी मुद्रा और स्वच्छता संबंधी उपायों की बाबत विनियम शामिल हैं, प्रत्येक सौवदाकारी पक्ष की स्वरताहन द्वारा अन्य सौवदाकारी पक्ष के मू-भाग में प्रवेश करने समय अथवा वहाँ से प्रस्थान करते हुए अथवा उसके अंदर पातन किया जाएगा।

अनुच्छेद-9

सुरक्षा

1. सीवदाकारी पक्ष गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्यवाहियों के सिवाक नागर विमानन की सुरक्षा को बनाए रखने के लिए परस्पर अपने-अपने राष्ट्रों की पुनः अभिप्रेरित करते हैं, सीवदाकारी पक्ष विशेषकर 14 सितम्बर 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित विमान पर किये जाने वाले अपराधों और संतुल्य अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर 1970 को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण के अनुरोध से संबंधित अभिसमय, 23 दिसम्बर 1971 को मॉडियल में हस्ताक्षरित नागर विमानन की सुरक्षा के विन्द गैर-कानूनी कृत्यों के निरोध से संबंधित अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप कार्यवाही करेंगे।
2. अनुरोध किए जाने पर सीवदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों का अभिग्रहण किए जाने की कार्रवाहियों और ऐसे विमानों, उनके यात्रियों, कर्मीदत, इवाई अड्डों और इवाई दिक्वातन सुविधाओं के विन्द तथा गैर-कानूनी कृत्यों, नागर विमानन की सुरक्षा के लिए किसी भी अन्य सतरे से बचाव के लिए एक दूसरे को सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे।
3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में उस सीमा तक अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अभिसमय के उपबंधों के रूप में निर्दिष्ट नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे जहां तक वे सुरक्षा उपबंध इन पक्षों पर लागू होते हैं, उनके पंजीकृत विमानों के प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों, जिनका व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके भू-भाग में है तथा उनके भू-भाग में, इवाई अड्डों के प्रचालकों से वे यह अपेक्षा करेंगे कि इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें।
4. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष इस बात पर सहमत है कि विमान के इस प्रकार के प्रचालकों को, दूसरे सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश के लिए, वहां से प्रस्थान के लिए अथवा उसके अंदर उस दूसरे सीवदाकारी पक्ष द्वारा अर्पित उपर्युक्त पैरा 3 में उल्लिखित सुरक्षा उपबंधों का अनुपालन करना पड़ सकता है। प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को यह सुनिश्चित करना होगा कि विमान की सुरक्षा और विमान पर सवार होने वाले अथवा तदान के दौरान यात्रियों, कर्मीदत, सामान, माल और विमान अंशर के निरीक्षण के लिए उसके भू-भाग के अंदर प्रभावी और पर्याप्त उपाय लागू किये जाते हैं। प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष किसी विशेष घमके से निपटने के लिए विशेष सुरक्षा उपाय करने के बारे में दूसरे सीवदाकारी पक्ष से प्राप्त किसी अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।
5. यदि किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी ढंग से अभिग्रहण किये जाने की घटना अथवा घमके किये जाने की कोई घटना घटती है अथवा इस प्रकार के विमान, उसके यात्रियों और कर्मीदत, इवाई अड्डों अथवा विमान दिक्वातन सुविधाओं की सुरक्षा के विन्द कोई कृत्य किये जाते हैं तो सीवदाकारी पक्ष इस प्रकार की घटना अथवा घमके से शीघ्र निपटने के लिए संचार माध्यमों और अन्य उपायों के द्वारा एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. प्रत्येक सीबदाकारी पक्ष ऐसे उपाय करेगा जैसे कि यह व्यावहारिक समझे ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि कोई विमान, जिसके विस्फोट गैर-कानूनी अभिप्राय की कार्रवाई की गई है अथवा गैर-कानूनी हस्तक्षेप की अन्य कार्रवाई की गई है, जो उसके मू-भाग में उतरा है, उसे मूमि पर रोका जाए चाहे उसका प्रस्थान मानवीय जीवन की सुरक्षा के अभिप्रायी कर्तव्य द्वारा आवश्यक न हो जाय। जब कभी व्यावहारिक हो, ऐसे उपाय आपसी परामर्श से किये जायेंगे।
7. जब किसी सीबदाकारी पक्ष के पास यह विश्वास करने का उचित आधार हो कि दूसरा सीबदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों से विचलित हो गया है तो उस सीबदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे सीबदाकारी पक्ष के साथ तात्कालिक परामर्श का अनुरोध कर सकते हैं। सात दिनों के अंदर किसी संतोषजनक संख्या में विफलता, इस करार के अनुच्छेद-4 की अनुपयोग्यता का आधार बन सकती है।

अनुच्छेद-10

अभिधेय प्राप्तिओं का अंतरण

1. पारस्परिकता के सिद्धांत के आधार पर, सीबदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों व्यय के बाद अभिधेय प्राप्तिओं को बिम्बे के मू-भाग से अपने मूल स्थान को भेजने के लिये स्वतंत्र होंगी। इस प्रकार की निवृत्त अंतरित राशि में सीपी बिम्बे या हवाई परिवहन सेवाओं, और अनुरूपी अनुपूरक सेवाओं के रजेट के माध्यम से प्राप्त राजस्व शामिल होगा तथा मुग्तानों का निपटान, दोनों देशों के बीच लागू मुग्तान करार, यदि ऐसा करार किया गया हो, के प्रावधानों तथा लागू मुद्रा विनियमों के अनुसार किया जाएगा।
2. स विदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों ऐसे अंतरण के लिये आवेदन करने पर शीघ्र अनुमोदन प्राप्त करेगी। ऐसे अंतरण की प्रक्रिया उस देश के विदेशी मुद्रा विनियमों के अनुसार होगी जहाँ यह राजस्व अर्जित किया गया है।
3. स विदाकारी पक्षों की विमान कंपनी अनुमोदन प्राप्त होने पर वास्तविक अंतरण करने के लिये स्वतंत्र होगी। ऐसी स्थिति में जब, तकनीकी कारणों से, ऐसा अंतरण शीघ्र न किया जा सके तो प्रत्येक सीबदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को अन्य सीबदाकारी पक्ष के आयातों के समान अंतरण की अग्रता मिलेगी।

अनुच्छेद-11

भावता और समयावधितियाँ

1. दोनों नामित विमान कंपनियों को इस करार के अनुरूप ये यथानिर्दिष्ट सम्मत सेवाओं के प्रचालन लिये उचित समान अवसर उपलब्ध होंगे।

2. सम्मत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनियों दूसरे सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के हित को ध्यान में रखेगी ताकि उस दूसरे सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा किसी संपूर्ण मार्ग या उसके किसी हिस्से पर अथवा अपने नेटवर्क के अन्य मार्गों पर उपलब्ध कराई जा रही सेवाओं पर अनुचित प्रभाव न पड़े।
3. नामित विमान कंपनियों द्वारा सम्मत सेवाओं पर उपलब्ध कराई जा रही क्षमता का सीवदाकारी पक्षों के मू-भागों के बीच यात्रा करने वाले लोगों की अनुमानित हवाई परिवहन संबंधी आवश्यकताओं से निम्न संबंध होगा।
4. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित सिद्धांतों के आधार पर, प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष नामित विमान कंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली अपेक्षित क्षमता के संबंध में दोनों सीवदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के बीच सहमत होगी।
5. सम्मत सेवाओं का प्रचालन करते समय नामित वाहकों के बीच एक वाणिज्यिक करार अपेक्षित होगा।

अनुच्छेद-12

सुविधाओं की व्यवस्था

1. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष हवाई अड्डों और अन्य विमान सुविधाओं का उपयोग करने के लिये सभी और उचित शुल्क तगा सकता है या लगाने की अनुमति दे सकता है परन्तु यह शुल्क ऐसी ही अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगी अन्य स्परताइनों द्वारा अदा किये जा रहे शुल्क से अधिक नहीं होगा।
2. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष अपने सक्षम वसूलीकर्ता संगठन और सेवाओं एवं सुविधाओं का उपयोग करने वाली नामित विमान कंपनियों के बीच तथा जहाँ व्यावहारिक हो, स्परताइन प्रतिनिधि संगठनों के माध्यम से परामर्श को बढ़ावा देगा। उपयोग कर्तव्यों को, इन शुल्कों में किसी भी परिवर्तन से संबंधी प्रस्तावों के बारे में समुचित नोटिस दिया जाना चाहिये ताकि परिवर्तन किये जाने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।
3. दोनों में से कोई भी सीवदाकारी पक्ष, अपने सीमा-शुल्क, आवासन, सैरोप और अपने नियंत्रणाधीन ऐसी ही सेवाओं तथा संबन्ध सुविधाओं को लागू करने के संबंध में, अपनी या अन्य किसी स्परताइन को, ऐसी ही अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगी दूसरे सीवदाकारी पक्ष की स्परताइन की तुलना में अपेक्षायुक्त नहीं देगा।

अनुच्छेद-13

सूचना और सभ्यिके के आदान-प्रदान

फिसी भी सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी दूसरे सीवदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उनके अनुरोध पर, ऐसी सभ्यिके सूचना भेजेगी जो नामित विमान कंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता को निर्धारित करने के प्रयोजनार्थ उचित रूप से अपेक्षित हो, जिसमें प्रत्येक मास के दौरान सम्यत सेवाओं पर वांछित यातायात परिमाण भी शामिल है एवं जिसमें सम्यत सेवाओं में वांछित ऐसे यातायात में सवार होने और उतरने के स्थान और प्रारंभिक तथा गंतव्य स्थान भी दिशार गृह हो।

अनुच्छेद-14

सीपे पारगमन

फिसी सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग के पार सीपे पारगमन करने वाले यात्री, जो ऐसे प्रयोजनों के लिए आरक्षित इवार्ड अह्दों के क्षेत्र को नहीं छोड़ रहे हैं, सरलीकृत नियंत्रण के अधीन होंगे। सीपे पारगमन वाले सामान और माट्टे को सीमा-शुल्को और अन्य प्रभारों से छूट होगी।

अनुच्छेद-15

परामर्श

निष्कट सहयोग की भावना से, इस करार और इसके अनुबंध के उपबंधों के कार्यान्वयन और संतोषजनक ढंग से अनुपालन को सुनिश्चित करने की दृष्टि से, सीवदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी समय-समय पर परस्पर परामर्श करेंगे।

ऐसे परामर्श, ऐसा अनुरोध प्राप्त होने की तारीख के 60 दिनों की अवधि के भीतर शुरू होगा, यदि सीवदाकारी पक्षों द्वारा अन्यथा सहमत नहीं हो जाता।

अनुच्छेद-16

संशोधन

यदि दोनों सीवदाकारी पक्षों में से कोई भी पक्ष इस करार के किसी भी उपबंध में संशोधन करना वांछनीय समझे तो वह दूसरे सीवदाकारी पक्ष से इस प्रकार के विचार-विमर्श के लिए अनुरोध कर सकता है। ऐसा विचार-विमर्श जो कि वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच होगा और जो आपस में बातचीत तथा पत्राचार के माध्यम से किया जा सकेगा, इसके लिए किये गए अनुरोध की तारीख से साठ [60] दिनों की अवधि के भीतर शुरू किया जाएगा। इस प्रकार सम्यत कोई संशोधन तभी लागू होगा जब राजनीतिक टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पुष्टि कर दी जाए।

2. इस करार के अनुरोध में संशोधन सौदाकारी पक्षों के सख्त वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सीधे सहायता से किया जाय।

अनुच्छेद-17

विवादों का निपटारा

यदि इस करार के निर्बचन अथवा प्रवर्तन के संबंध में कोई मतभेद पैदा होता है तो सौदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इसे आपसी बातचीत द्वारा निपटारने के प्रयत्न करेंगे और ऐसा न हो सके की स्थिति में समझौते के तहत विवाद सौदाकारी पक्षों को होना जाएगा।

अनुच्छेद-18

बहुपक्षीय हवाई अभिसमयों की प्रयोज्यता

1. अभिसमय के उपबंध सौदाकारी पक्षों के बीच इस करार की अवधि के दौरान इस करार के अंतर्गत स्थिर विमान सेवाओं पर अनुप्रयोज्य सीमा तक अपने वर्तमान रूप से प्रवृत्त रहेंगे जैसे कि वे इस करार के अभिन्न अंग हों, जब तक कि दोनों सौदाकारी पक्ष इस अभिसमय के किसी संशोधन या अनुसमर्थन नहीं करते जो कि विपक्षित लागू हो गया हो और उस स्थिति में परासंगोपित अभिसमय इस करार की अवधि के दौरान लागू रहेगा।
2. यदि दोनों सौदाकारी पक्षों के संबंध में सामान्य बहुपक्षीय हवाई अभिसमय लागू होता है तो ऐसे अभिसमय के उपबंध अभिमायी होंगे।

अनुच्छेद-19

पंजीकरण

इस करार और इसके सभी संशोधनों को तथा राजनीतिक टिप्पणियों के किसी भी आदान-प्रदान को अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में पंजीकृत किया जाएगा।

अनुच्छेद-20

पर्यवसान

1. यह करार अनिश्चित काल तक विधिमानी रहेगा।
2. दोनों में से कोई भी सौदाकारी पक्ष किसी भी समय दूसरे सौदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने संबंधी अपने निर्णय के बारे में लिखित नोटिस दे सकता है। ऐसा नोटिस अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी एक साथ भेजा जाएगा। ऐसे मामले में, दूसरे सौदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त होने की तारीख से बारह (12) मास के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा, बशर्ते कि यह नोटिस आपसी

सम्पत्ति से इस अधिपक्ष को समाप्त से पहले ही वापिस नहीं ले लिया जाता। दूसरे संविदाकारों पक्ष द्वारा नोटिस को प्राप्त की सूचना न दिये जाने की स्थिति में, यह नोटिस, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा नोटिस प्राप्त होने के चौदह दिनों बाद उस संविदाकारों पक्ष द्वारा प्राप्त किया मान लिया जाएगा

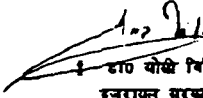
अनुच्छेद-2।

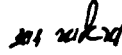
प्रवर्तन में आना

यह करार उस तारीख से प्रवर्तन में आएगा जिस की दोनों संविदाकारी पक्ष इस आयाय को राजनीतिक टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा एक दूसरे को लिखित अधिसूचना दें कि ऐसे प्रवर्तन के लिए उनके अपनी-अपनी आतिरिक्त अपेक्षारें पूरी हो गई हैं।

इसके साथ में, अधोहस्ताक्षरकर्ता ने, जिन्हें अपनी-अपनी सरकारों द्वारा इसके लिए लिखित रूप से प्रापिकृत किया गया है, इस करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

दिनांक 4 अप्रैल, 1994 तदनुसार हिन्दु संवत् में 23 निसान 5754 और शक संवत् में 14 वैश, 1916 की नई दिल्ली में छः मूल प्रतियों पर, जिनमें से दो-दो प्रतियाँ हिन्दु हिन्दी और अंग्रेजी भाषाओं में हैं, हस्ताक्षर किए गए और यह सबो पाठ समान रूप से प्रापिकृत हैं। इनके निर्वहन में कोई मतभेद होने की स्थिति में अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।


। दामोदर चिन्तन ।
इन्द्रराज्य सरकार के
विदेशी मामलों के
उप सचिव


। आर० एन० मण्डिया व
भारत पर्यटन सरकार के
विदेशी राज्य सचिव

इज़रायल राज्य सरकार और भारत गणतंत्र सरकार के बीच हवाई परिवहन करार का अनुबंध

1. मार्ग, जिन पर इज़रायल राज्य की नामित विमान कंपनी द्वारा हवाई सेवाओं का प्रचालन किया जा सकता है।

उद्गम स्थान	:	इज़रायल में कोई भी स्थान
मध्यवर्ती स्थान	:	कोई भी स्थान
गतव्य स्थान	:	भारत में कोई भी स्थान
परे के स्थान	:	कोई भी स्थान

2. मार्ग, जिन पर भारत गणतंत्र की नामित विमान कंपनी द्वारा हवाई सेवाओं का प्रचालन किया जा सकता है :

उद्गम स्थान	:	भारत में कोई भी स्थान
मध्यवर्ती स्थान	:	कोई भी स्थान
गतव्य स्थान	:	इज़रायल में कोई भी स्थान
परे के स्थान	:	कोई भी स्थान

3. उपर्युक्त हवाई सेवाएँ, जब तक दोनों नामित विमान कंपनियों के बीच परस्पर अन्यथा सहमत नहीं होती, बिना "मध्यवर्ती या परे" बीच स्वतंत्र यातायात अधिकारों के प्रचालित की जाएगी। इसे करार, जब भी किये जाएंगे, कार्यान्वयन से पूर्व दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा अनुमोदित किये जाने हैं।
4. नामित विमान कंपनियों को स्वेच्छा पर कोई या सभी मध्यवर्ती अथवा परे के स्थान, किसी एक या सभी उड़ानों से हटा दिए जायें बशर्ते कि सेवाएँ विमान कंपनी को नामित करने वाले पक्ष के भू-भाग में शुरू या समाप्त हों।
5. दूसरे संबन्धकारी पक्ष के भू-भाग में दो स्थानों के लिये एक ही उड़ान पर सेवा प्रचालित नहीं होगी।
6. करार के अनुच्छेद 11 के पैराग्राफ 3 और 4 के संदर्भ में, प्रत्येक नामित विमान कंपनी इस अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों पर प्रति सप्ताह प्रत्येक दिशा में अधिक से अधिक दो आठवह और 500 सीटों तक का प्रचालन करने की इच्छा रखेगी।
7. दोनों नामित विमान कंपनियों, संबन्धित वैमानिकी प्राधिकारियों को अपनी समयावधियों अनुमोदन के लिये सेजने से पूर्व, प्रचालन दिवस और सेवित मार्गों सहित, अपनी प्रचालन समयावधियों का समन्वय करेगी।

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'INDE

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République de l'Inde, ci-après dénommés les " Parties contractantes ",

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

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

Désireux de promouvoir le développement du transport aérien entre Israël et l'Inde et de poursuivre dans la plus large mesure la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux de conclure un accord relatif à l'exploitation de services aériens entre leurs territoires;

Conviennent comme suit :

Article premier - Définitions

I. Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, sauf indication contraire, les termes et expressions ci après s'entendent comme suit :

a) " Convention " : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tous amendements aux annexes ou à la Convention, adoptés conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par toutes deux;

b) " autorité aéronautique " : dans le cas de l'État d'Israël, le Ministère des transports et, dans le cas de la République de l'Inde, le Directeur général de l'aviation civile ou, dans un cas comme dans l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer toutes fonctions exercées par ladite autorité;

c) " entreprise désignée " : l'entreprise de transport aérien que chaque Partie contractante a désignée pour exploiter les services convenus comme prévu dans l'annexe au présent Accord et en conformité avec l'article III du présent Accord;

d) " territoire " : avec le même sens qu'à l'article 2 de la Convention; " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " : avec le même sens qu'à l'article 96 de la Convention;

e) " Accord " : le présent Accord, ses annexes et tous amendements y relatifs;

f) " routes indiquées " les routes établies ou à établir dans l'annexe à l'Accord;

g) " services convenus " : les services aériens internationaux assurés par des aéronefs pour le transport public de passagers, de fret et de courrier, qui peuvent être exploités en conformité avec les dispositions du présent Accord, sur les routes indiquées;

h) " tarif " : les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, y compris les prix et commissions d'agences et tous autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions pour le transport du courrier;

i) " capacité ", s'agissant des services convenus : la capacité des aéronefs employés pour ces services pendant une période donnée sur une route ou section de route.

2. L'annexe au présent Accord en est partie intégrante et, sauf indication contraire, toute référence au présent Accord renvoie également à ladite annexe.

Article II - Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'Accord aux fins d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées en annexe.

2. Sauf disposition contraire du présent Accord ou de son annexe, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) De faire escale à des fins non commerciales dans ledit territoire;

c) Dans l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées - d'embarquer et de débarquer dans le territoire de l'autre Partie contractante, aux points indiqués en annexe au présent Accord, des passagers, du fret et du courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

3. Aucune disposition du présent Accord n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article III - Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

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, entre les territoires des deux pays, les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde sans retard, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. L'autorité aéronautique de l'une des Parties contractantes peut exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle lui apporte la preuve qu'elle satisfait aux conditions légales et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées par ladite autorité en matière d'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice par l'entreprise désignée des droits visés à l'article II du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif établi en conformité avec les dispositions de l'article VI du présent Accord soit en vigueur pour ce qui concerne lesdits services et que les prescriptions énoncées au paragraphe 5 de l'article XI soient satisfaites.

Article IV - Révocation ou suspension des droits

1. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'article II du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elles jugent nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si ladite autorité n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie;

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

c) Dans tout cas où l'entreprise manque autrement à conformer son exploitation des services convenus aux conditions prescrites au titre du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer 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, pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article V - Franchise de droits et taxes

1. Sous réserve de réciprocité, chaque Partie contractante exempte l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, aux termes de la législation nationale, de restrictions à l'importation, droits de douane, impôt indirects ou de consommation, taxes de visite et autres droits nationaux et charges sur les aéronefs servant à l'exploitant des services convenus, les combustibles et huiles de graissage, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement normal de bord, les provisions de bord (y compris le tabac, les alcools, les boissons et les autres produits destinés à être vendus en petites quantités aux passagers pendant le vol) et les autres articles destinés exclusivement à l'exploitation, à l'entretien ou à la réparation des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui exploite les services convenus, de même que les imprimés vierges de billets et de lettres de transport, les imprimés revêtus de l'emblème de l'entreprise et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par cette entreprise désignée.

2. La franchise prévue dans le présent article s'applique aux articles mentionnés au paragraphe 1 dudit article, qui sont :

a) Introduits dans le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, depuis leur arrivée jusqu'à leur départ du territoire de l'autre Partie contractante;

c) Introduits, à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, dans le territoire de l'autre Partie contractante, et destinés à servir à l'exploitation des services convenus,

que ces produits soient ou non consommés en totalité à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces produits ne soient pas aliénés dans le territoire de ladite Partie contractante.

3. Le cas échéant, les matériels et articles dont il est question aux alinéas a), b et c) du paragraphe 2 ci dessus sont gardés sous surveillance et contrôle douaniers.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignés d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuée conformément aux règlements douaniers.

5. Les franchises prévues au paragraphe 1 du présent article s'appliquent également lorsque l'entreprise désignée d'une Partie contractante a conclu avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes franchises de la part de l'autre Partie contractante des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans le territoire de cette autre Partie contractante, des articles visés au paragraphe 1 du présent article.

Article VI - Tarifs

1. Les tarifs demandés par une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante doivent être établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les coûts de l'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien. Les Parties contractantes considèrent inacceptables les tarifs discriminatoires, les prix d'éviction, les tarifs excessivement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ou artificiellement faibles en raison de subventions ou soutiens publics directs ou indirects.

2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article sont convenus du commun accord des entreprises désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant la même route en totalité ou en partie, l'accord se faisant autant que possible en appliquant les procédures de l'Association internationale de transport aérien ou d'un organisme professionnel similaire reconnu au plan international.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être présentés à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 jours avant la date proposée pour leur en-

trée en vigueur. Lesdites autorités peuvent convenir d'un délai plus bref dans des cas particuliers.

4. L'agrément peut être donné de façon expresse. Il est toutefois réputé acquis dès lors qu'aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle l'agrément a été demandé comme en dispose le paragraphe 3 du présent article. Si un délai d'agrément plus bref a été accordé comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent décider de ramener à moins de 30 jours le délai prévu pour exprimer leur désaccord.

5. S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si l'autorité aéronautique d'une Partie contractante exprime à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, dans les délais prévus au paragraphe 4 du présent article, son désaccord à l'égard d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif d'un commun accord, après avoir consulté, si elles le jugent utile, l'autorité aéronautique de tout autre État.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre sur un tarif qui leur est présenté comme en dispose le paragraphe 3 du présent article, ou à établir un tarif selon le paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article XVII du présent Accord.

7. Tout tarif établi en conformité avec les dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi. Néanmoins, il ne peut être prorogé en vertu du présent paragraphe au delà de 12 mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article VII - Représentation

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante est autorisée, sur la base de la réciprocité, à établir et à maintenir, dans le territoire de l'autre Partie contractante, ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique nécessaire aux fins de l'exploitation des services convenus. Ce personnel est constitué en tant que de besoin de nationaux de l'une et/ou de l'autre des Parties contractantes.

2. Les postes vacants peuvent être pourvus, au gré de l'entreprise désignée, par son propre personnel ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant dans le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à fournir de tels services dans le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante, aux termes desquels chaque Partie contractante, sur une base de réciprocité et dans les plus brefs délais, accorde aux représentants et au personnel dont il est question au paragraphe 1 les permis de travail, autorisations d'emploi, visas et autres documents similaires.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien dans le territoire de la première Partie contractante, soit directement soit, au gré de l'entreprise, par l'entremise d'agents. Chaque entreprise désignée et chacun de ses clients a

le droit respectivement de vendre et d'acheter ces services de transport en monnaie locale ou en toute monnaie librement convertible.

Article VIII - Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs servant à la navigation internationale et les lois et règlements relatifs à l'exploitation desdits aéronefs se trouvant dans son territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie dudit territoire et pendant leur présence dans ledit territoire.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit se conformer, à l'entrée, au départ et pendant sa présence dans le territoire de l'autre Partie contractante, aux lois et règlements de cette autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et au transit dans son territoire ainsi qu'au départ dudit territoire des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier à bord d'aéronefs, notamment les règlements concernant l'entrée, le départ, l'immigration et l'émigration, les passeports, les douanes, le contrôle des changes et les mesures sanitaires.

Article IX - Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment leur obligation réciproque de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties contractantes agissent en particulier en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité 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 contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sous leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire, 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 tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 ci dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et la sortie de

son territoire ou pour le séjour dans ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement dans son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages de soute, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille aussi avec bienveillance 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, de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autre acte illicite dirigé contre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou de la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle juge nécessaire pour assurer que tout aéronef de l'autre Partie contractante, qui fait l'objet d'une capture illicite ou de tout autre acte d'ingérence illicite et qui atterrit dans son territoire, est maintenu au sol, à moins que son départ ne soit nécessaire à la protection de la vie humaine. Au besoin, ces mesures sont prises sur la base de consultations mutuelles.

7. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons suffisantes de croire que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées au présent article, l'autorité aéronautique de ladite Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante. Faute de conclure un accord satisfaisant dans un délai de 60 jours, les Parties contractantes sont fondées à appliquer les dispositions de l'article IV du présent Accord.

Article X - Transfert du solde des recettes

1. Sur la base de la réciprocité, les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de transférer du territoire de vente à leur pays d'origine l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses. Le solde ainsi transféré comprend les recettes des ventes, réalisées soit directement soit par l'entremise d'un agent, de services de transport aérien et de services accessoires supplémentaires, et son virement est réglé en conformité avec les dispositions de l'accord de paiements éventuellement en vigueur entre les deux pays et des règlements applicables aux opérations en devises.

2. Les demandes de virement déposées à cette fin par les entreprises désignées des Parties contractantes doivent être approuvées sans délai. Les procédures régissant ces virements se conforment à la réglementation des changes du pays où les recettes sont réalisées.

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de procéder au transfert dès réception de l'approbation. Si des raisons techniques empêchent de procéder immédiatement au virement, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouit de la même priorité pour ses transferts que les importations de l'autre Partie contractante.

Article XI - Capacité et fréquence

1. Les deux entreprises désignées doivent pouvoir exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus qui sont prévus dans l'annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que celle-ci assure sur tout ou partie de la même route ou sur d'autres routes de son réseau.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées doivent offrir une capacité correspondant étroitement à la demande estimative émanant des usagers du transport aérien entre les territoires des Parties contractantes.

4. Sur la base des principes posés aux paragraphes précédents, la capacité maximale fournie par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante est déterminée du commun accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

5. Les services convenus doivent être exploités aux termes d'un accord commercial conclu entre les entreprises désignées.

Article XII - Facilitation

1. Chaque Partie contractante peut imposer ou autoriser à imposer des redevances justes et raisonnables pour l'usage des installations aéroportuaires et aéronautiques, sous réserve que lesdites redevances ne soient pas plus élevées que celles que paient les autres entreprises de transport aérien qui exploitent des services aériens internationaux analogues.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre d'une part ses autorités compétentes en matière de redevances d'usage et d'autre part les entreprises désignées qui utilisent les services et installations, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Les propositions de modification doivent être communiquées aux usagers avec un préavis raisonnable avant leur entrée en vigueur, afin de permettre aux usagers de présenter leurs points de vue.

3. Aucune Partie contractante ne doit donner préférence à son entreprise désignée (ou à une autre entreprise de transport aérien) sur une entreprise de l'autre Partie contractante assurant des services aériens analogues, en ce qui concerne l'application de ses règlements en matière de douanes, d'immigration, de quarantaine et assimilés ni en ce qui concerne l'usage des installations accessoires relevant de son contrôle.

Article XIII - Échanges de renseignements et de statistiques

L'entreprise désignée de chaque Partie contractante fournit à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les renseignements statistiques dont celle-ci a raisonnablement besoin pour déterminer la capacité à fournir par l'entreprise désignée, y compris le volume de trafic acheminé chaque mois, en précisant les points d'embarquement et de débarquement dudit trafic ainsi que l'origine et la destination finale du trafic long courrier acheminé dans le cadre des services convenus.

Article XIV - Transit direct

Les passagers qui sont en transit direct par le territoire d'une Partie contractante sans sortir de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet sont soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts de droits de douane et autres droits.

Article XV - Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de ses annexes soient dûment appliquées et respectées.

2. Ces consultations débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception d'une demande à cette fin, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article XVI - Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition de l'Accord, elle peut demander la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations entre autorités aéronautiques, directes ou par correspondance, doivent s'ouvrir dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur lorsqu'elle est confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. L'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article XVII - Règlement des différends

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes tentent de régler par négociations directes tout différend quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord; en cas d'échec des négociations, le différend est soumis pour règlement aux Parties contractantes.

Article XVIII - Application des conventions multilatérales en matière de transport aérien

1. Dans la mesure où elles s'appliquent aux services aériens établis au titre du présent Accord, les dispositions de la Convention resteront en vigueur, dans leur forme actuelle, entre les Parties contractantes tant que le présent Accord sera en vigueur comme si ces dispositions étaient partie intégrante du présent Accord, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à la Convention et que celui-ci n'entre en vigueur, auquel cas la Convention ainsi modifiée sera en vigueur entre les Parties contractantes aussi longtemps que le présent Accord.

2. Si une convention multilatérale générale relative au transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, ses dispositions l'emportent.

Article XIX - Enregistrement

Le présent Accord et toutes les modifications qui peuvent y être apportées doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XX - Dénonciation

1. Le présent Accord est en vigueur pour une période indéfinie.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord expire 12 mois après la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de la période susmentionnée. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après qu'elle a été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXI - Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques par lequel les deux Parties contractantes se seront notifiées par écrit l'accomplissement des formalités internes nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont souscrit le présent Accord.

Fait à New Delhi le 4 avril 1994, soit le 23 nissan 5754 du calendrier hébraïque et le 14 chaitra 1916 de l'ère Saka, en six exemplaires originaux en anglais, en hébreux et en hindi, tous les textes étant également authentiques. En cas de divergence d'interprétation, l'anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :
Le Ministre adjoint des affaires étrangères
YOSSI BEILIN

Pour le Gouvernement de la République de l'Inde :
Le Ministre d'État aux affaires extérieures
R. L. BHATIA

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'INDE

1. Routes sur lesquelles les services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée de l'État d'Israël :

Point(s) d'origine : Tous points en Israël

Points intermédiaires : Tout point

Point(s) de destination : Tous points en Inde

Points ultérieurs : Tout point

2. Routes sur lesquelles les services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée de la République de l'Inde :

Point(s) d'origine : Tous points en Inde

Points intermédiaires : Tout point

Point(s) de destination : Tous points en Israël

Points ultérieurs : Tout point

3. Les services aériens susmentionnés sont exploités sans droits de cinquième liberté aux points intermédiaires et ultérieurs, à moins que les deux entreprises désignées n'en conviennent autrement. Les accords conclus à cette fin ne peuvent être mis en oeuvre qu'après avoir été approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Chaque entreprise désignée peut, à son gré, omettre tous points intermédiaires ou ultérieurs sur tous ou partie de ses vols, sous réserve que ces services aient leur point de départ ou d'aboutissement dans le territoire de la Partie ayant désigné ladite entreprise.

5. Le même vol ne doit pas desservir deux points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante.

6. S'agissant des paragraphes 3 et 4 de l'article XI de l'Accord, chaque entreprise désignée a le droit d'exploiter dans chaque sens au plus deux vols par semaine d'une capacité de 500 sièges chacun sur les routes indiquées dans la présente annexe.

7. Les deux entreprises désignées coordonnent leurs calendriers et leurs horaires d'exploitation, y compris les routes à desservir, avant de les soumettre à l'approbation de leur autorité aéronautique respective.

