

**No. 41204**

---

**Israel  
and  
Sri Lanka**

**Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka (with annex). Jerusalem, 24 August 2003**

**Entry into force:** *22 April 2004 by notification, in accordance with article 23*

**Authentic texts:** *English, Hebrew and Sinhalese*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Israel, 19 April 2005*

---

**Israël  
et  
Sri Lanka**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République socialiste démocratique de Sri Lanka (avec annexe). Jérusalem, 24 août 2003**

**Entrée en vigueur :** *22 avril 2004 par notification, conformément à l'article 23*

**Textes authentiques :** *anglais, hébreu et cinghalais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Israël, 19 avril 2005*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC  
SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA

The Government of the State of Israel and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation; and

Further desiring to promote the development of air transport between Israel and Sri Lanka and to continue to the fullest extent the international cooperation in this field;

Have agreed as follows:

*Article I - Definitions*

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

(a) The term "aeronautical authority" means in the case of the State of Israel the Minister of Transport and in the case of the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, the Minister in Charge of the subject of Civil Aviation or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;

(b) The term "agreed services" means scheduled international air services on "specified routes" for the transport of passengers, baggage and cargo, separately or in combination in accordance with agreed capacity entitlements; The term "specified routes" means a route specified in the Annex to this Agreement;

(c) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex;

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

(e) The term "Annex" shall mean the route schedules attached to the present Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex, and any modification made thereto; the Annex shall be considered an integral part of the Agreement;

(f) The term "capacity" in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on a route or section of a route; The term "capacity" in relation to an agreed ser-

vice means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency of the flights operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

(g) The term "cargo" includes mail;

(h) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

(i) The term "designated airline" means an airline that has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(j) The term "security equipment" has the meaning assigned to it in Annex 9 to the Convention;

(k) The term "tariffs" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail.

(l) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and

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

#### *Article 2 - Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate agreed services on the specified routes.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

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

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

(c) to make stops in the said territory at points specified in the Annex, for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo coming from or destined for points on the specified routes while operating an agreed service.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and 2(b) of this Article.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

6. At points in the specified routes, the designated airline shall have the right to use all airway airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

*Article 3 - Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. The notification of such designation shall be made in writing, by the aeronautical authority of the Contracting Party having designated the airline to the aeronautical authority of the other Contracting Party through diplomatic channels.

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

3. The aeronautical authority of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that such airline:

1) is incorporated and has its headquarters, central administration or the principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline;

2) holds a current Air Operator's Certificate or similar Licence issued by the aeronautical authority of the Contracting Party designating the airline; and

3) is substantially owned and effectively controlled by nationals of that Contracting Party.

5. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:

(a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline for the specified route and

(b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating authorizations to the designated airline concerned (subject to the provisions of Article 4 of this Agreement).

6. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by written notification through diplomatic channels the designation of an airline and to substitute it by the designation of another airline.

*Article 4 - Revocation, Suspension and Limitation of Authorization*

1. The aeronautical authority of each Contracting Party shall, with respect to the airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the aeronautical authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or

(b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(c) in any case where it is not satisfied: (i) that the airline is incorporated and has its headquarters, central administration or the principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline; (ii) that it holds a current Air Operator Certificate or similar Licence issued by the aeronautical authority of the Contracting Party designating the airline; (iii) that it is substantially owned and effectively controlled by nationals of such Contracting Party; or

(d) in accordance with paragraph (6) of Article 9 of this Agreement; or

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 9 of this Agreement; or

(f) in the case of failure to reach satisfactory agreement in accordance with paragraph (3) of Article 8 of this Agreement; or

(g) in accordance with paragraph (9) of Article 11 of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 17.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 18 shall not be prejudiced.

*Article 5 - Principles Governing Operation of Agreed Services*

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and unfair, anti competitive or predatory practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party in the exercise of its rights and entitlements set out in this Agreement.

2. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall agree on the capacity to be operated in accordance with the following principles:

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

(b) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

(c) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

1) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

2) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of local and regional services; and

3) the requirements of through airline operation.

3. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airline of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

4. Any commercial agreement concluded between the designated airlines shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

#### *Article 6. Customs Duties and Other Charges*

1. Based on the principle of reciprocity, aircraft operated on agreed services by the designated airline of one Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and similar charges and fees, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported or consumed during flight over that territory.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and similar charges and fees:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) and regular airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;

(c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. Printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears insignia of the designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the territory of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party from all customs duties, inspection fees, excise duties and similar charges and fees.

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

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

#### *Article 7. Entry and Clearance Laws and Regulations*

1. The laws, regulations and procedures of a Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of both Contracting Parties without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in or departure from its territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation secu-

rity, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine or in the case of mail, postal laws and regulations shall be applicable to the passengers, baggage, crew and cargo of the designated airline of the other Contracting Party, upon entering into or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and narcotics control, be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

#### *Article 8. Certificates of Airworthiness and Competency*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided always that such certificates or licences were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

3. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 9(2), request consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party in accordance with Article 17, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

#### *Article 9. Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and



that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention;

or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection consultation, or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

#### *Article 10. User Charges*

1. Each Contracting Party shall in accordance with its applicable laws and regulations ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities, are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.

2. Neither Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed, on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the designated airline using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable it to express its views before the charges are revised.

*Article 11. Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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.

4. 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 Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties 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 as are applicable to the Contracting Parties.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied 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 apply security controls on pas-

sengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation. The implementing arrangements regarding the special security measures to be carried out shall be worked out and agreed upon by the competent authorities of the Contracting Parties.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

8. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

#### *Article 12. Commercial Activities*

1. In accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party:

(a) The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the purpose of provision and sale of air services as well as for other matters incidental to the provision of air transportation.

(b) The designated airline of each Contracting Party shall have the right, to bring into and maintain in the territory of that other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other specialist staff and representatives who are required in connection with the operation of agreed services.

These representative staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of such other Contracting Party.

(c) 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 (b) of this Article. To the extent permitted under national laws, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing such temporary services and duties.

(d) The designated airline of each Contracting Party shall, either directly and at its discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

2. Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its territory consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.

3. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by such airline in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, and cargo, as well as from any other activity relating to air transport which may be permitted under national regulations. Such transfers shall be effected at the rate of exchange in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments, but where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

4. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airline of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of the first Contracting Party.

### *Article 13. Approval of Timetables*

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the inauguration of services on the specified routes, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, configuration, nature of the service and the number of seats made available to the public. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authority.

2. If a designated airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables or make later changes, it shall obtain prior permission of the aeronautical authority of the Contracting Party concerned.

*Article 14. Tariffs*

1. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one way or round trip carriage between the territories of the two Contracting Parties which commence in its own territory (according to the information in the transport documents). Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for one way or round trip carriage between the territories of the two Contracting Parties commencing in the territory of the other Contracting Party.

2. In determining the tariffs, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users.

3. The Contracting Parties agree to pay particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; artificially low because of direct or indirect subsidy; or because it is predatory.

4. The tariffs shall be submitted by each designated airline to the competent aeronautical authority for approval at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

5. If the competent aeronautical authority does not consent to a tariff submitted for its approval, it shall inform the airline concerned within twenty-one days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied. If no tariff existed at that time, the decision of the competent aeronautical authority shall prevail.

6. Pending the decision of the competent aeronautical authority, the airline concerned may undertake marketing, advertising and sales at the proposed tariffs for carriage to be commenced on or after the proposed date of effectiveness provided such is qualified as being "subject to government approval".

*Article 15. No Smoking Flights*

Each Contracting Party shall discourage smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties.

*Article 16. Exchange of Information*

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments of exemption orders.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authority of the other Contracting Party upon request, such periodic or other statements of statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points

of embarkation and disembarkation as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operations on the agreed services.

*Article 17. Consultation*

1. In a 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 the Annex thereto and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Such consultations except for consultations under Articles 4, 9 and 11 shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

*Article 18 - Settlement of Disputes*

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

2. If a settlement is not reached through negotiations, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators.

3. Each Contracting Party shall nominate one arbitrator and the third arbitrator is to be appointed by the two Contracting Parties by mutual agreement. Such third arbitrator who would act as the President of the tribunal shall be a national of a third State.

4. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

5. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitration tribunal.

6. Any decision given by the arbitral tribunal shall be in writing, including the reasoning and shall be binding to both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral tribunal.

7. Unless otherwise agreed upon by the Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and shall establish its own procedure.

8. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.

9. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in sub Article (6) above, the other Contracting Party may limit, suspend or re-

voke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

*Article 19. Amendment of the Agreement*

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 17 and shall be effected by an Exchange of Diplomatic Notes and will come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant internal ratification process of each Contracting Party.

2. Notwithstanding the provisions of sub Article (1) above, amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such amendment shall enter into force when confirmed through diplomatic channels.

3. This Agreement shall, *mutatis mutandis*, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement when such convention or multilateral agreement becomes binding on both Contracting Parties.

*Article 20. Registration with the International Civil Aviation Organization*

The present Agreement and any amendments thereto, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

*Article 21. Implementation*

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to the international air services.

*Article 22. Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party; unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 23. Entry into Force*

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

In witness thereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done this 24th day of August [2003] which corresponds to the .... day of AV 5763 at Jerusalem in two originals each in the Hebrew, Sinhala and English 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:

EHUD OLMERT

For the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka:

RAVINDRA SANDRESH KARUNAYAKE



ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated by the designated airline of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any point in Sri Lanka	Any Point or Points	Any point in Israel	Any Point or Points

No fifth Freedom rights shall be exercised between intermediate or beyond points and points in Israel unless agreed to by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. Routes to be operated by the designated airline of the State of Israel.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any point in Israel	Any Point or Points	Any point in Sri Lanka	Any Point or Points

No fifth Freedom rights shall be exercised between intermediate or beyond points and points in Sri Lanka unless agreed to by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

**נספח**

**לוח נתיבים**

1. נתיבים שיפעיל המוביל האווירי המיועד של הרפובליקה הדמוקרטית הסוציאליסטית של סרי לנקה.

מ...	נקודות ביניים	אל	נקודות שמעבר
כל נקודה בסרי לנקה	כל נקודה או נקודות	כל נקודה בישראל	כל נקודה או נקודות

לא ימומשו כל זכויות לפי החופש החמישי בין נקודות ביניים או נקודות שמעבר לבין נקודות בישראל אלא בהסכמת רשות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

2. נתיבים שיפעיל המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל.

מ...	נקודות ביניים	אל	נקודות שמעבר
כל נקודה בישראל	כל נקודה או נקודות	כל נקודה בסרי לנקה	כל נקודה או נקודות

לא ימומשו כל זכויות לפי החופש החמישי בין נקודות ביניים או נקודות שמעבר לבין נקודות בסרי לנקה אלא בהסכמת רשות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

3. נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן לדלג עליהן, כולן או מקצתן, בכל טיסה או בכל הטיסות, לפי שיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד, ובלבד שהשירותים יתחילו או יסתיימו בשטחו של הצד שהועיד את המוביל האווירי.

לסיומו שנים עשר (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר. אינא אם כן חזרו בהם הצדדים מההודעה על הסיום בהסכמה לפני תום תקופה זו.

2. בהעדר אישור קבלה של הודעת הסיום ע"י הצד המתקשר האחר. תיראה ההודעה כאילו התקבלה (14) יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

### סעיף 23 כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו שני הצדדים המתקשרים ימסרו זה לזה הודעה בכתב בחילופי איגרות דיפלומטיות כי הדרישות הפנימיות של כל אחד מהם לכניסתו לתוקף של ההסכם מולאו.

ולראיה, מיופי הכוח החתומים מטה, שהוסמכו לכך כיאות איש ע"י ממשלתו, חתמו על הסכם זה.

נעשה ב- 21 ביוני 2003, שהוא יום כ"ו מנחם סיון, בשני עותקי מקור כל אחד בשפות עברית, סינלה ואנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם ממשלת הרפובליקה הדמוקרטית הסוציאליסטית של  
סרי לנקה

בשם ממשלת מדינת ישראל

2. התייעצויות כאמור, למעט התייעצויות לפי סעיפים 4, 9 ו-11, תחלנה בתוך תקופה של שישים (60) ימים מתאריך קבלת בקשה כאמור, אלא אם כן הוסכם אחרת ע"י שני הצדדים המתקשרים.

### סעיף 18

#### יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים ביחס לפירושו או ליישומו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים תחילה ליישב אותה במשא ומתן.
2. לא הושג הסדר במשא ומתן, תובא המחלוקת, לבקשת צד מתקשר, להכרעת בית-דין של שלושה (3) בוררים.
3. כל צד ימנה בורר אחד והבורר השלישי ימונה ע"י שני הצדדים המתקשרים בהסכמה הדדית. הבורר השלישי האמור, שישמש כנשיא בית-הדין לבוררות, יהיה אזרח מדינה שלישית.
4. כל צד מתקשר ימנה בורר בתוך תקופה של (60) יום מתאריך קבלתה ע"י צד מתקשר מהצד המתקשר האחר של הודעה בצינורות הדיפלומטיים המבקשת בוררות במחלוקת בפני בית דין כאמור, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של (60) יום.
5. לא עלה בידי צד מתקשר למנות בורר בתוך התקופה שנקבעה, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה שנקבעה, נשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית רשאי, לבקשת צד מתקשר, למנות בורר או בוררים, לפי המקרה. במקרים כאמור יהיה הבורר השלישי אזרח מדינה שלישית וישמש כנשיא בית הדין לבוררות.
6. כל החלטה שייתן בין הדין לבוררות תהיה בכתב, כולל הנימוקים לה, ותחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם כן הם יחליטו אחרת בעת הפניית הסכסוך לבין הדין לבוררות.
7. אם לא הוסכם אחרת ע"י הצדדים, בית הדין יקבע את המקום שבו יתנהלו ההליכים ויקבע לעצמו את סדרי הדין.
8. בכפוף להחלטה הסופית של בית הדין, יישאו הצדדים המתקשרים בחלקים שווים בהוצאות הביניים של הבוררות.
9. אם וכל עוד צד מתקשר אינו ממלא אחר החלטה שניתנה לפי ס"ק 6 לעיל, הצד המתקשר האחר רשאי להגביל, להתלות או לשלול כל זכות או זכות יתר שהעניק לפי הסכם זה לצד המתקשר המפר.

### סעיף 19

#### תיקון ההסכם

1. אם נראה לצד מתקשר כרצוי לתקן הוראה מהוראות הסכם זה, יוסכם על תיקון כאמור בהתאם להוראות סעיף 17 והוא יתבצע בחילופי איגרות דיפלומטיות ויכנס לתוקף בתאריך שייקבע ע"י הצדדים המתקשרים, תאריך שיהיה תלוי בהשלמת הליך האשרור הפנימי הנוגע בדבר של כל צד מתקשר.
2. על אף הוראת תת-סעיף 1 לעיל, תיקונים בנספח להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשות התעופה של הצדדים המתקשרים. תיקון כאמור יכנס לתוקף עם אישורו בצינורות הדיפלומטיים.
3. הסכם זה, עם השינויים המתחייבים, ייראה כאילו תוקן ע"י ההוראות של כל אמנה בינלאומית או הסכם רב-צדדי כאשר אמנה או הסכם רב-צדדי כאמור הופכים למחייבים לגבי שני הצדדים המתקשרים.

### סעיף 20

#### רישום בארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית

ההסכם הנוכחי וכל תיקון בו יובאו ע"י הצדדים המתקשרים לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית לרישום.

### סעיף 21

#### יישום

ביישום הסכם זה, הצדדים המתקשרים יפעלו בהתאם להוראות האמנה במידה שהוראות אלה חלות על השירותים האוויריים הבינלאומיים.

### סעיף 22

#### סיום

1. כל צד מתקשר רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב בצינורות הדיפלומטיים לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא הסכם זה לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו בזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. כמקרה זה, יגיע ההסכם

### סעיף 13

#### אישור לוחות זמנים

1. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר יגיש לאישור רשות התעופה של הצד המתקשר האחר לא יאוחר משלושים (30) ימים לפני פתיחת השירותים בנתיבים המפורטים, את לוחות הזמנים של השירותים המיועדים, עם פירוט התדירות, סוג כלי הטיס, המתאר, טיב השירות ומספר המושבים העומדים לרשות הציבור. במקרים מיוחדים, ניתן לצמצם את מגבלת הזמן בכפוף להסכמת הרשות האמורה.
2. אם מוביל אווירי מיועד מבקש להפעיל טיסות אד-הוק נוסף על אלה המכוסות בלוחות הזמנים המאשרים או לבצע שינויים מאוחרים יותר, הוא יקבל רשות מראש מרשות התעופה של הצד המתקשר הנוגע בדבר.

### סעיף 14

#### תעריפים

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לאשר או לא לאשר תעריפים להובלה בכיוון אחד או הלך ושוב בין שטחי שני הצדדים המתקשרים המתחילה בשטחו (לפי המידע במסמכי התובלה).
2. צד מתקשר לא ינקוט בפעולה חד-צדדית למנוע את הפעלתם של תעריפים מוצעים או את המשכתם של תעריפים שבתוקף להובלה בכיוון אחד או הלך ושוב בין שטחי שני הצדדים המתקשרים המתחילה בשטחו של הצד המתקשר האחר.
3. בקביעת התעריפים, יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר בחשבון עלויות הפעלה, רווח סביר, תנאי תחרות קיימים ותנאי השוק וכן אינטרסים של המשתמשים בתובלה.
4. הצדדים המתקשרים מסכימים להקדיש תשומת לב מיוחדת לתעריפים העשויים לעורר את התנגדותם מפני שהם נראים מפלים באופן בלתי סביר, גבוהים שלא כראוי או מגבילים בגלל ניצול לרעה של עמדת כוח; נמוכים במידה מלאכותית בגלל סובסידיה ישירה או עקיפה; או בגלל היותם חסניים.
5. כל מוביל אווירי יביא את התעריפים לאישור רשות התעופה המוסמכת לפחות חודש אחד לפני התאריך החזוי להנהגתם.
6. אם רשות התעופה המוסמכת איננה מסכימה לתעריף שהוגש לה לאישור, היא תודיע למוביל האווירי הנוגע בדבר בתוך עשרים ואחד ימים מתאריך הגשת התעריף. במקרה האמור, לא יוחל תעריף זה. התעריף שהוחל עד לאותו מועד ואמור היה להיות מוחלף בתעריף החדש ימשיך לחול. לא היה קיים תעריף במועד זה, תכריע החלטת רשות התעופה המוסמכת.
7. עד להחלטת רשות התעופה המוסמכת, רשאי המוביל האווירי הנוגע בדבר לעסוק בשיווק, פרסום ומכירה בתעריפים המוצעים של הובלה שתתחיל בתאריך המוצע לכניסה לתוקף ואחריו ובלבד שהנ"ל יהיה מסווג כ"כפוף לאישור הממשלה".

### סעיף 15

#### טיסות ללא עישון

1. כל צד מתקשר יניא עישון בכל הטיסות הנושאות נוסעים שמפעילים המובילים האוויריים שלו בין שטחי הצדדים המתקשרים.

### סעיף 16

#### חילופי מידע

1. רשות התעופה של שני הצדדים המתקשרים יחליפו מידע, כמהירות האפשרית, בנוגע להיתרים עדכניים הניתנים למוביל האווירי המיועד של כל אחד מהם לשם מתן שירותים אל שטחו של הצד המתקשר האחר, דרכו וממנו. הדבר יכלול העתקים של תעודות והיתרים עדכניים, לשירותים בנתיבים מפורטים, יחד עם תיקונים או צווי פטור.
2. כל צד מתקשר יגרום למוביל האווירי המיועד שלו לספק לרשות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשה, הצהרות סטטיסטיות תקופתיות או אחרות המתייחסות לתנועה המובלת בשירותים המוסכמים, המראות את נקודות ההעלאה וההורדה כפי שיידרש באופן סביר למטרת בחינת הפעולות בשירותים המוסכמים.

### סעיף 17

#### התייעצויות

1. ברוח שיתוף פעולה הדוק, תיוועצנה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה באלה מעת לעת במטרה להבטיח יישום, ומילוי משיביע רצון, של הוראות הסכם זה והנספח לו, וכל צד מתקשר רשאי בכל עת לבקש התייעצויות בנוגע ליישום, לפרשנות, להחלה או לתיקון של הסכם זה.

7. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-הוקית של כלי טיס אזרחי, או מעשים בלתי-הוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני ניווט תעופתיים כאמור, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשרות ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר לתקרית או לאיום בתקרית כאמור במהירות האפשרית תוך סיכון חיים מזערי.
8. כל צד מתקשר ינקוט באמצעים ככל שיראו לו מעשיים כדי להבטיח כי כלי טיס של הצד המתקשר האחר הנתון למעשה של תפיסה בלתי-הוקית או מעשים אחרים של התערבות בלתי-הוקית הנמצא על הקרקע בשטחו יעוכב שם אלא אם כן יציאתו הכרחית בגלל הצורך המכריע להגן על חיי נוסעיו וצוותו.
9. כאשר יש לצד מתקשר סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות ביטחון התעופה שבסעיף זה, רשאית רשות התעופה של הצד המתקשר הראשון לבקש התייעצויות מיידיות עם רשות התעופה של הצד המתקשר האחר. אי הגעה להסכם משביע רצון בתוך חמישה עשר (15) ימים מתאריך הבקשה האמורה יהווה עילה להחלת ס"ק 1 לסעיף 4 להסכם זה. כאשר מצב חירום מחייב זאת, ראשי צד מתקשר לנקוט בפעולה לפי ס"ק 1 לסעיף 4 לפני תום חמישה עשר (15) ימים. כל פעולה הננקטת בהתאם לס"ק זה תופסק עם מילוי אחר הוראות הביטחון שבסעיף זה ע"י הצד המתקשר האחר.

## סעיף 12

### פעילויות מסחריות

1. בהתאם לחוקים ולתקנות שבתוקף בשטחו של הצד המתקשר האחר:
- (א) למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תהיה הזכות להקים בשטחו של הצד המתקשר האחר משרדים לשם אספקה ומכירה של שירותים אוויריים וכן לעניינים אחרים הנלווים לאספקת תחבורה אווירית.
- (ב) למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תהיה הזכות להביא לשטחו של הצד המתקשר האחר ולהחזיק שם את אלה מבין אנשי הסגל הניהולי, המסחרי, התפעולי, הטכני, סגל המכירות שלו וכל אנשי הצוות והנציגים המומחים האחרים הנדרשים בהקשר להפעלת השירותים המוסכמים.
- את הביקוש לסגל ייצוגי ניתן למלא, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, ע"י כוח האדם שלו-עצמו, מכל לאום, או ע"י שימוש בשירותים של מוביל אווירי, ארגון או חברה אחרים כלשהם הפועלים בשטחו של הצד המתקשר האחר, והמורשים לבצע את השירותים האמורים בשטחו של אותו צד מתקשר אחר.
- (ג) כל צד מתקשר, על בסיס של הדדיות ותוך עיכוב מזערי, יעניק את היתרי העבודה, אשרות העבודה או מסמכים דומים אחרים לנציגים ולאנשי הסגל הנזכרים בס"ק 1 (ב) לסעיף זה. במידה שמתירים החוקים הלאומיים שלהם, ויותר שני הצדדים המתקשרים על הדרישה להיתרי העבודה, אשרות עבודה או מסמכים דומים אחרים לאנשי סגל המבצעים שירותים ותפקידים זמניים כאמור.
- (ד) למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר, במישרין או לפי שיקול דעתו באמצעות סוכנים, תהיה הזכות לעסוק במכירת תובלה אווירית בשטחו של הצד המתקשר האחר. לכל מוביל אווירי מיועד תהיה הזכות להשתמש למטרה זאת במסמכי התובלה שלו. למוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר תהיה הזכות למכור, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש, תובלה כאמור במטבע מקומי או בכל מטבע אחר הניתן להמרה חופשית. למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד תהיה הזכות לממן הוצאות מקומיות בשטחו של הצד המתקשר האחר במטבע מקומי או כתנאי שהדבר תואם תקנות מטבע מקומיות, במטבעות הניתנים להמרה חופשית.
2. כל צד מתקשר יחיל את אמות המידה להתנהגות של הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO) להסדרה ולהפעלה של מערכות הזמנה ממוחשבות בשטחו בהתאם לתקנות ולהתחייבויות בנות החלה אחרות הנוגעות למערכות הזמנה ממוחשבות.
3. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר את הזכות להעברה חופשית של עודפי תקבולים על הוצאות שצבר מוביל אווירי כאמור בשטחו בקשר להובלת נוסעים, כבודה ומטען, וכן מכל פעילות אחרת הקשורה לתובלה אווירית המתרת לפי התקנות הלאומיות. העברות כאמור יתבצעו לפי שער החליפין בהתאם לחוקים ולתקנות הלאומיים בני החלה המסדירים תשלומים שוטפים, אבל מקום שאין שער חליפין רשמי, יתבצעו העברות כאמור על בסיס השערים הרווחים בשוק מטבע החוץ לתשלומים שוטפים.
4. הטיל צד מתקשר הגבלות על העברת עודפי התקבולים על הוצאות ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, תהיה לאחרון הזכות להטיל מגבלות הדדיות על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר הראשון.

הצד המתקשר המבצע את הבדיקה, למטרות סעיף 33 לאמנה, יהיה חופשי להסיק כי הדרישות שלפיהן התעודות או הרישונות ביחס לאותו כלי טיס או ביחס לצוותו של אותו כלי טיס הונפקו או קיבלו תוקף או שהדרישות שלפיהן מופעל כלי הטיס אינן שוות לתקני המינימום שנקבעו בהתאם לאמנה או עולות עליהם.

5. במקרה שגישה למטרות ביצוע ביקורת על רחבת החנייה של כלי טיס שמפעיל מוביל אווירי של צד מתקשר בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה נמנעת ע"י נציג של אותו מוביל אווירי, יהיה הצד המתקשר האחר חופשי להקיש כי חששות רציניים מהסוג הנזכר בס"ק 4 לסעיף זה מתעוררים, ויסיק את המסקנות הנזכרות באותו ס"ק.

6. כל צד מתקשר שומר על הזכות להתלות או לשנות את היתר ההפעלה של מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר מיד במקרה שהצד המתקשר הראשון מגיע למסקנה, בין אם כתוצאה של ביקורת על רחבת החנייה, שורה של בדיקות על רחבת החנייה, מניעת גישה לבדיקות על רחבת החנייה, התייעצות או סיבה אחרת, שפעולה מיידית חיונית לבטיחות תפעולו של מוביל אווירי.

7. כל פעולה של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 2 או 6 לסעיף זה תופסק מיד ברגע שהבסיס לנקיטת הפעולה יחדל להתקיים.

## סעיף 10

### אגרות משתמש

1. כל צד מתקשר, בהתאם להוקים ולתקנות בני ההחלה שלו, יבטיח כי אגרות המשתמש שהגופים הגובים המוסמכים שלו מטילים או מורשים להטיל על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר תמורת השימוש בנמלי התעופה ובמתקני תעופה אחרים, תהיינה צודקות וסבירות. אגרות אלה תהיינה מבוססות על עקרונות כלכליים איתנים ולא תהיינה גבוהות מאלה שמשלמים מובילים אוויריים אחרים תמורת שירותים כאמור.

2. צד מתקשר לא יעניק העדפה למוביל אווירי שלו או למוביל אווירי אחר כלשהו העוסק בשירותים אוויריים בינלאומיים דומים ולא יטיל, או ירשה שיוטלו, על המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר אגרות משתמש גבוהות מאלה המוטלות על המוביל האווירי המיועד שלו המפעיל שירותים אוויריים בינלאומיים דומים ומשתמש בכלי טיס דומים ובמתקנים ובשירותים קשורים.

3. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין הגופים הגובים המוסמכים שלו לבין המוביל האווירי המיועד המשתמש בשירותים ובמתקנים. תיתן הודעה זמן סביר מראש בכל עת שאפשר למשתמשים כאמור על כל הצעה לשינויים בהיטל משתמש יחד עם מידע ונתונים תומכים הנוגעים בדבר, על מנת לאפשר להם להביע את דעתם לפני שינוי האגרות.

## סעיף 11

### בטחון התעופה

1. הצדדים המתקשרים שבים ומאשרים כי מחויבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה.

2. כלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, הפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית הנוסף לאמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנעשה במונטריאול ב-23 בספטמבר 1971, ונחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכן כל הסכם אחר המסדיר את ביטחון התעופה האזרחית והמחייב את שני הצדדים המתקשרים.

3. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני ניווט תעופתיים, וכל איום אחר על ביטחון התעופה האזרחית.

4. במסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הביטחון בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ומיעודות כנספחים לאמנה, במידה שאותן הוראות ביטחון ישימות לגבי הצדדים.

5. בנוסף, ידרשו הצדדים המתקשרים כי מפעילי כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטח ארצם, לנהוג בהתאם להוראות הביטחון בתעופה האזרחית ככל שהן חלות על הצדדים המתקשרים.

6. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לחייב את המפעילים שלו לקיים את הוראות הביטחון בתעופה המזכרות בס"ק 4 לעיל, שמחיל הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטחו של אותו צד מתקשר אחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיינקטו באופן יעיל אמצעים נאותים בתוך שטחו כדי להגן על כלי הטיס וכדי להחיל אמצעי פיקוח בטיחותיים על נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וציודה לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה ובמהלכן, כל צד מתקשר ישקול גם ברוח אהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים בשטח ארצו לנוכח איום מסוים על התעופה האזרחית. הרשויות המוסמכות של הצדדים המתקשרים יעבדו את ויסקימו על הסדרי היישום הנוגעים לאמצעי ביטחון מיוחדים שיינקטו.

## סעיף 7

### חוקים ותקנות הניגעים לכניסה ולמעבר

1. החוקים, התקנות והנהלים של צד מתקשר, המתייחסים לכניסתם לשטחו, לשהות בו או ליציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתעופה בינלאומית, או להפעלה ולהטסה של כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטחו, יהולו על כלי הטיס של שני הצדדים המתקשרים ללא הבדלי לאום וכלי טיס כאמור יצייתו להם עם כניסתם לשטחו של אותו צד מתקשר או בצאתם ממנו או בשהותם בו.
2. החוקים, התקנות והנהלים של צד מתקשר, המתייחסים לכניסתם לשטחו, לשהות בו או ליציאתם ממנו של נוסעים, כבודה, צוות ומטען שהובלו בכלי טיס, כגון תקנות הניגעות לכניסה, מעבר, ביטחון התעופה, הגירה, דרכונים, מכס, מטבע, בריאות והסגר, או במקרה של דואר, החוקים והתקנות של הדואר יהולו על הנוסעים, הכבודה, הצוות והמטען של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, עם כניסתם לשטחו של הצד המתקשר הראשון, בצאתם ממנו ובעת שהותם בו.
3. צד מתקשר לא יעניק למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר העדפה על פני המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר ביישום החוקים והתקנות לפי הוראות סעיף זה.
4. נוסעים, כבודה ומטען במעבר ישיר דרך שטחו של צד מתקשר, שאינם יוצאים מתחום נמל התעופה השמור למטרות אלה, למעט ביחס לאמצעי ביטחון נגד אלימות, פירטיות אווירית ופיקוח על סמים, יהיו כפופים לביקורת מפורשת ולא יותר. כבודה ומטען כאמור יהיו פטורים מדמי מכס, מסי בלו ואגרות ותשלומים דומים שאינם מבוססים על עלות השירותים שניתנו עם ההגעה.

## סעיף 8

### תעודות כושר אווירי וכשירות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שהונפקו, או קיבלו תוקף, ע"י צד מתקשר אחד ועודם בתוקף, יוכרו כתקפים ע"י הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד תמיד שתעודות או רישיונות כאמור הונפקו, או קיבלו תוקף, בכפוף ובהתאם לאמות המידה המזעריות שנקבעו לפי האמנה.
2. אולם כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתקפותם של תעודות הכשירות והרישיונות שהוענקו לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחר למטרת טיסה מעל שטחו.
3. אם זכויות היתר או התנאים של הרישיונות או התעודות שהונפקו או קיבלו תוקף ע"י צד מתקשר אחד מתירים שוני מאמות המידה שנקבעו לפי האמנה, בין אם שוני כאמור הוגש לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ובין אם לאו, רשות התעופה של הצד המתקשר האחר רשאית, בלי לפגוע בזכויות הצד המתקשר הראשון לפי סעיף 9 (2), לבקש התייעצויות עם רשות התעופה של הצד המתקשר האחר בהתאם לסעיף 17, במגמה להניח את דעתה כי הנוהג הנדון מקובל עליה. אי הגעה להסכם משביע רצון תהווה עילה להחלת סעיף 4 (1) להסכם זה.

## סעיף 9

### בטיחות

1. כל צד מתקשר רשאי לבקש התייעצויות בכל עת בנוגע לתקני בטיחות בכל תחום המתייחס לצוות אוויר, לכלי טיס או להפעלתם שאימץ הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך 30 ימים מתאריך אותה בקשה.
2. אם בעקבות התייעצויות כאמור מוצא צד מתקשר אחד כי הצד המתקשר האחר אינו מקיים ומנהל בפועל בתחום כלשהו כאמור תקני בטיחות שהם שווים לפחות לתקני המינימום שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה, יודיע הצד המתקשר הראשון לצד המתקשר האחר על ממצאים אלה ועל הצעדים הנדרשים לעמידה בתקני מינימום אלה, ואותו צד אחר ינקוט בפעולה מתקנת מתאימה. אי נקיטת פעולה מתאימה ע"י הצד המתקשר האחר בתוך 15 ימים או פרק זמן ארוך יותר ככל שיוסכם, יהיה עילה להחלת סעיף 4 (1) להסכם זה.
3. מוסכם כי כל כלי טיס שמפעיל מוביל אווירי של צד מתקשר אחד בשירותים אל שטחו של הצד המתקשר האחר או ממנו ניתן, בעודו בשטחו של הצד המתקשר האחר, להפוך לנושא לבדיקה של הנציגים המוסמכים של הצד המתקשר האחר, על כלי הטיס וסביבו, לבדיקת תוקף מסמכי כלי הטיס וגם אלה של אנשי צוותן, והמצב למראית עין של כלי הטיס יצוידו (נקרא בסעיף זה "ביקורת על רחבת החנייה"), ובלבד שהדבר אינו מוביל לעיכוב בלתי סביר.
4. אם ביקורת על רחבת החנייה או שורת בדיקות על רחבת החנייה כאמור מעלות:
  - (א) חששות רציניים שכלי טיס או פעולתו של כלי טיס אינם עומדים בתקני המינימום שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה; או
  - (ב) חששות רציניים מפני העדר קיום וניהול יעילים של תקני בטיחות שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה.



- (ב) הפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר בחשבון את ענינו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לכל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון באותם נתיבים, בחלקם או בשלמותם.
- (ג) לשירותים המוסכמים שמספקים המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים תהיה זיקה קרובה לדרישות התעבורה של הציבור בנתיבים המפורטים ויעדם העיקרי יהיה אספקה במקדם מעמס סביר של קיבולת נאותה להובלת הדרישות הנוכחיות והצפויות באופן סביר להובלת נוסעים ו/או מטען הבאים משטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי או מיועדים אליו. תנאים להובלת נוסעים ומטען שהועלו ושהורדו בנקודות בנתיבים המפורטים בשטחי מדינות שליטות ייקבעו בהתאם לעקרונות הכלליים שקיבולת תהיה תלויה:
- 1) בדרישות התנועה אל שטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי וממנו;
  - 2) בדרישות התנועה של האזור שדרכו עוברים השירותים המוסכמים, אחרי הבאה בחשבון של שירותים מקומיים ואזוריים; וכן
  - 3) בדרישות של פעולת מוביל אווירי במעבר.
3. הקיבולת שהמוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר רשאי לספק בהתאם לסעיף זה בשירותים המוסכמים תהיה כפי שיוחלט בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים לפני תחילת הפעלת השירותים המוסכמים ע"י המוביל האווירי המיועד הנוגע בדבר ומעת לעת לאחר מכן.
4. כל הסכם מסחרי שיועשה בין המובילים האוויריים המיועדים יוגש לאישור רשויות התעופה המתאימות.

## סעיף 6

### דמי מכס והיטלים אחרים

1. על בסיס עקרון ההדדיות, כלי טיס המופעל בשירותים המוסכמים ע"י המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד, וכן הציוד הרגיל שלו, מלאי הדלק, שמני הסיכה (כולל נוזלים הידראוליים) וחומרי הסיכה, אספקה טכנית מתכלה, חלפים (כולל מנועים), אספקה למטוסים (כולל אך לא מוגבל לפריטים כגון מזון, משקאות, משקאות חריפים, טבק ומוצרים אחרים למכירה או לשימוש הנוסעים בזמן טיסה), ופריטים אחרים המיועדים או המצויים בשימוש אך ורק בקשר לתפעול או לשירות התעופה, הנמצאים על סיפון כלי טיס כאמור, עם כניסתם לשטחו של הצד המתקשר האחר, יהיו פטורים מדמי מכס, מסי בלו, אגרות ביקורת ואגרות ותשלומים דומים, ובלבד שציוד, מלאי ואספקה כאמור יישארו על סיפון כלי הטיס עד שיוצאו מחדש או ייצרכו בזמן טיסה מעל אותו שטח.
2. הרשומים להלן יהיו פטורים מדמי מכס, בלו, אגרות ביקורת, אגרות והיטלים לאומיים אחרים, ואגרות ותשלומים דומים:
  - (א) אספקה לכלי טיס המועלית למטוס בשטחו של צד מתקשר אחד, ומיועדת לשימוש בכלי הטיס המופעל בשירות בינלאומי ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר;
  - (ב) חלפים (כולל מנועים) וציוד מוטס רגיל המיובא לשטחו של צד מתקשר אחד לשם תחזוקה או תיקון של כלי טיס המופעלים בשירותים המוסכמים;
  - (ג) דלק, שמני סיכה (כולל נוזלים הידראוליים) וחומרי סיכה המיועדים למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד לשם ציוד כלי טיס המופעלים בשירותים המוסכמים, גם כאשר אספקה זו מיועדת לשימוש בקטע כלשהו של הנסיעה המבוצעת מעל שטחו של הצד המתקשר האחר שבו הועלו לסיפון.
3. טפסים מודפסים לכרטיסים, שטרי מטען, כל חומר מודפס הנושא את סמל המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד, וחומר פרסומי רגיל המופץ בלי תשלום ע"י אותו מוביל אווירי מיועד, המוכנס לשטחו של הצד המתקשר האחר ע"י אותו מוביל אווירי מיועד או מטעמו או מועלה על כלי טיס שמפעיל אותו מוביל אווירי מיועד, הצד האחר יפטור אותם מדמי מכס, בלו, אגרות ביקורת ואגרות ותשלומים דומים.
4. את הציוד הרגיל וכל הפריטים האחרים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה המוחזקים על כלי טיס שמפעיל המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד ניתן לפרוק בשטחו של הצד המתקשר האחר בהסכמת רשויות המכס של אותו צד מתקשר אחר. כנסיבות אלה, ציוד ופריטים כאמור ייהנו מהפטורים לפי ס"ק 1 לסעיף זה ובלבד שהם מיוצאים מחדש או נעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות ונהלי המכס. אולם רשויות המכס של אותו צד מתקשר אחר רשאיות לדרוש כי הציוד והפריטים האמורים יושמו תחת פיקוחן עד שהם מיוצאים מחדש או נעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות ונהלי המכס.
5. הפטורים לפי הוראות סעיף זה יהיו זמניים גם במצבים שבהם המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד התקשר בהסדרים עם מוביל אווירי אחר או מובילים אוויריים אחרים להשאלה או להעברה, בשטחו של הצד המתקשר האחר. של הציוד הרגיל והפריטים האחרים הנזכרים בס"ק 1-2 לסעיף זה, ובלבד שהמוביל האווירי האחר או המובילים האוויריים האחרים נהנים מפטורים דומים מאותו צד מתקשר אחר.

- (2) מחזיק בתעודה עדכנית של מפעיל אווירי או ברישיון דומה שהנפיקה רשות התעופה של הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי; וכן
- (3) כי הבעלות הממשית והשליטה בפועל עליו נתונים בידי אזרחים של אותו צד מתקשר.
5. השירותים המוסכמים יכולים להתחיל בכל עת, בשלמותם או בחלקם, אך לא לפני:
- (א) שהצד המתקשר שלו הוענקו הזכויות הועיד מוביל אווירי לנתיב המפורט; וכן
- (ב) שצד המתקשר המעניק את הזכויות נתן, בעיכוב קצר ככל האפשר, את היתרי ההפעלה המתאימים למוביל האווירי המיועד הנוגע בדבר (בכפוף להוראות סעיף 4 להסכם זה).
6. לכל צד תהיה הזכות לבטל, בהודעה בכתב בצינורות הדיפלומטיים, הודעה של מוביל אווירי ולהחליף אותה בהודעה של מוביל אווירי אחר.

#### סעיף 4

#### שלילה, התלייה והגבלה של היתר

1. לרשות התעופה של כל צד מתקשר, ביחס למוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר, תהיה הזכות לשלול היתר הפעלה או להתלות את מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה, או להטיל תנאים, באופן זמני או קבוע, ככל שייראו לו נחוצים על מימוש זכויות אלה:
- (א) במקרה שהמוביל האווירי האמור לא מילא אחר החוקים והתקנות המוחלים באופן רגיל וסביר ע"י רשות התעופה של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה בהתאם לאמנה; או
- (ב) במקרה שהמוביל האווירי אינו פועל בדרך אחרת בהתאם לתנאים הקבועים בהסכם זה; או
- (ג) ככל מקרה שלא נחה דעתה:
- (i) כי המוביל האווירי מאוגד ויש לו מטה, מינהל מרכזי או מקום עסקים מרכזי בשטחו של הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי;
- (ii) כי המוביל האווירי מחזיק בתעודה עדכנית של מפעיל אווירי או ברישיון דומה שהנפיקה רשות התעופה של הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי;
- (iii) כי הבעלות הממשית והשליטה בפועל על המוביל האווירי נתונים בידי אזרחים של אותו צד מתקשר; או
- (ד) בהתאם לס"ק 6 לסעיף 9 להסכם זה; או
- (ה) במקרה שהצד המתקשר האחר אינו נוקט בפעולה מתאימה לשיפור הבטיחות בהתאם לס"ק 2 לסעיף 9 להסכם זה; או
- (ו) במקרה שלא הושג הסכם מניח את הדעת. בהתאם לס"ק 3 לסעיף 8 להסכם זה; או
- (ז) בהתאם לס"ק 9 לסעיף 11 להסכם זה.

2. הזכות האמורה תמומש רק לאחר התייעצויות עם רשות התעופה של הצד המתקשר האחר לפי הוראות סעיף 17, אלא אם כן יש הכרח מיידי לשלול, להתלות או להטיל לאלתר את התנאים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרות נוספות של חוקים או תקנות.

3. במקרה של פעולה של צד מתקשר אחד לפי סעיף זה, זכויותיו של הצד המתקשר האחר לפי סעיף 18 לא תיפגענה.

#### סעיף 5

#### עקרונות המסדירים את הפעלת השירותים המוסכמים

1. כל צד מתקשר ינקוט בכל פעולה מתאימה שבסמכות השיפוט שלו על מנת לבטל כל צורה של אפליה ונהגים לא הוגנים, אנטי-תחרותיים או חסכניים המשפיעים לרעה על העמדה התחרותית של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר במימוש זכויותיו וזכויותיו המפורטות בהסכם זה.
2. רשות התעופה של שני הצדדים המתקשרים יסכימו על הקיבולת שתופעל בהתאם לעקרונות הבאים:
- (א) למובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחיהם.

- (ט) המונה "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שיועד והוסמך בהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- (י) המונה "ציוד ביטחוני" המשמעות שהוקצתה לו בנספח 9 לאמנה;
- (יא) המונה "תעריף" פירושו המחירים שהמובילים האוויריים המיועדים גובים בעד הובלת נוסעים ומטען, והתנאים שלפיהם מוחלים מחירים אלה, אבל להוציא גמול ותנאים להובלת דואר;
- (יב) המונה "שטח" ביחס למדינה הוא בעל המשמעות שהוקצתה לו בסעיף 2 לאמנה; וכן
- (יג) המונה "היטלי משתמש" פירושו היטלים שהרשויות המוסמכות גובות מהמובילים האוויריים או שמותר להן לגבות תמורת אספקת רכוש נמל התעופה או מתקני ניווט אווירי, כולל שירותים ומתקנים קשורים לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם ומטענם.

## סעיף 2

### הענקת זכויות

- כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה על מנת לאפשר למוביל האווירי המיועד שלו לכוון ולהפעיל שירותים מוסכמים בנתיבים המפורטים.
- בכפוף להוראות הסכם זה, ייהנה המוביל האווירי שהועיד כל צד מתקשר מהזכויות הבאות:
  - לטוס מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר ללא נחיתה;
  - לערוך חניות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה; וכן
  - לערוך חניות בשטח האמור בנקודות המפורטות בנספח, למטרות העלאה והורדה של נוסעים, כבודה ומטען המגיעים מנקודות על הנתיבים המפורטים או המיועדים אליהן בזמן הפעלת שירות מוסכם.
- המובילים האוויריים של כל צד מתקשר, שאינם אלה המיועדים לפי ס"ק 3, ייהנו אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 (א) ו-2 (ב) לסעיף זה.
- אין בסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את זכות היתר להעלות בשטחו של הצד המתקשר האחר נוסעים, כבודה ומטען המובלים בחכירה או בתמורה ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.
- אם בגלל סכסוך מזוין, מהומות או התפתחויות פוליטיות או נסיבות מיוחדות וחריגות המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד אינו מסוגל להפעיל שירות בנתיבו הרגיל, יעשה הצד האחר כמיטב יכולתו על מנת לאפשר את המשך הפעלת השירות האמור באמצעות סידור מחדש זמני ומתאים של הנתיבים כפי שיוחלט הדדית ע"י הצדדים המתקשרים.
- בנקודות בנתיבים המפורטים, תהיה למוביל האווירי המיועד הזכות להשתמש בכל נתיבי האוויר, נמלי האוויר והמתקנים האחרים שמספקים הצדדים המתקשרים על בסיס של אי-אפליה.

## סעיף 3

### הודעה והיתר

- לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד מוביל אווירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים. הודעה על הודעה כאמור תימסר בכתב, ע"י רשות התעופה של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי לרשות התעופה של הצד המתקשר האחר, בצינורות הדיפלומטיים.
  - עם קבלת הודעה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר, בכפוף להוראות ס"ק 3-4 לסעיף זה, בלי דיחוי את היתרי ההפעלה המתאימים למוביל האווירי המיועד.
  - רשות התעופה של צד מתקשר אחד רשאית לדרוש מהמוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר שיניח את דעתם כי יש לו כישורים למלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותי אוויר בינלאומיים ע"י הרשות האמורה, בהתאם להוראות האמנה.
  - לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב להעניק את היתר ההפעלה הנזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל תנאים ככל שיראו לו הכרחיים לגבי השימוש ע"י מוביל אווירי מיועד בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי המוביל האווירי האמור:
- (1) מאוגד ויש לו מטה, מינהל מרכזי או מקום עסקים מרכזי בשטחו של הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי;

**הסכם בדבר הובלה אווירית  
בין ממשלת ישראל  
לבין ממשלת הרפובליקה הדמוקרטית הסוציאליסטית של סרי לנקה**

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה הדמוקרטית הסוציאליסטית של סרי לנקה (שתיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים").

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית ולהסכם הבינלאומי בדבר שירותי אוויר במעבר, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר 1944;

ברצותן לעשות הסכם בהתאם ובנוסף לאמנה האמורה, למטרת כינון שירותים אוויריים בין שטחיהן ומעבר להם;

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

ברצותן לתרום להתקדמות התעופה האזרחית הבינלאומית; וכן

ברצותן עוד לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין ישראל לבין סרי לנקה, ולהמשיך במלוא ההיקף את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה;

הסכימו לאמור:

**סעיף 1**

**הגדרות**

1. למטרות הסכם זה, אלא אם כן מתבקש אחרת לפי ההקשר;

- (א) המונח "רשות תעופה" פירושו, במקרה של מדינת ישראל, שר התחבורה, ובמקרה של ממשלת הרפובליקה הדמוקרטית הסוציאליסטית של סרי לנקה, השר האחראי לנושא התעופה האזרחית, או בכל מקרה, כל אדם או גוף שהוסמכו למלא כל תפקיד שהסכם זה מתייחס אליו;
- (ב) המונח "שירותים מוסכמים" פירושו שירותים אוויריים בינלאומיים הסדירים ב"נתיבים מפורטים" להובלה של נוסעים, כבודה ומטען, בנפרד או בשילוב, בהתאם לזכויות המוסכמות לקיבולת; המונח "נתיבים מפורטים" פירושו נתיב המפורט בנספח להסכם זה;
- (ג) המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, הנספח שנעשה במסגרת יישומו, וכל תיקון להסכם או לנספח;
- (ד) למונחים "שירות אווירי", "שירות אווירי בינלאומי", "מוביל אווירי" ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", המשמעות המיוחסת לכל אחד מהם בהתאמה בסעיף 96 לאמנה;
- (ה) המונח "נספח" יהיה פירושו לוח הנתיבים המצורף להסכם הנוכחי וכל סעיף או הערה המופיעים בנספח כאמור, וכל שינוי שנעשה בהם; הנספח ייחשב לחלק בלתי נפרד מההסכם;
- (ו) המונח "קיבולת" בזיקה לכלי טיס, פירושו המעמס של אותו כלי טיס הזמין בנתיב או בקטע מנתיב; המונח "קיבולת" בזיקה לשירות מוסכם פירושו הקיבולת של כלי הטיס המופעלים בשירות האמור, כפול התדירות של הטיסות המופעלות ע"י כלי הטיס כאמור במשך פרק-זמן נתון בנתיב או בקטע מנתיב;
- (ז) המונח "מטען" כולל דואר;
- (ח) המונח "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום שבעה בדצמבר 1944. וכולל: (i) כל תיקון לה שנקבע לתוקף לפי סעיף 94 (א) לאמנה ואושרר ע"י שני הצדדים המתקשרים; ו-(ii) כל נספח או תיקון שאומץ לו לפי סעיף 90 לאותה אמנה, במידה שאותו נספח או תיקון נמצאים בתוקף בכל זמן נתון לגבי שני הצדדים המתקשרים;

ඉස්රෙයල් රාජ්‍යයේ රජය

සහ

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය අතරවූ  
ගුවන් ප්‍රවාහණ ගිවිසුම

1944 දෙසැම්බර් මස හත්වන (07) දින විකාශේ නගරයෙහිදී එකඟත්වය සහ අත්සන් තැබීම සඳහා විවෘතව තබන ලද, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවය පිළිබඳ ප්‍රඥප්තියෙහි ද, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා සංක්‍රමණ ගිවිසුමෙහි ද පාර්ශවකරුවන් වශයෙන් :

(මෙහි මින්මතු "ගිවිසුම් පාර්ශවයන්" වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන) ඉස්රෙයල් රාජ්‍යයේ රජය සහ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය -

එකී ප්‍රඥප්තියට අනුකූලව සහ ඊට අභ්‍යන්තර වශයෙන් පිළිවෙලින් ඔවුනොවුන්ගේ දේශයන් අතර සහ ඉන් මිබිබව ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන් පිහිටුවීමේ කාර්යය සඳහා වූ ගිවිසුමක් නිගමනය කිරීමේ අභිලාෂයෙන්, -

දෙරටේ ජනතාව අතර මිත්‍රත්වය, අනෙකුත් අවබෝධය සහ සහයෝගිතාව ගොඩනැගීමේදී සහ පුරකමිතව පවත්වාගෙන යාමේදී ගුවන් ප්‍රවාහණයෙහි ඇති වැදගත්කම පිළිගනිමින්, -

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවයේ අභිවෘද්ධිය උදෙසා දායකවීමේ අභිලාෂයෙන් සහ -

ඉස්රෙයලය සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන්හි වර්ධනය කෙරෙහි අනුග්‍රහය දැක්වීමේ සහ මෙම ක්ෂේත්‍රය තුළ ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතාව උපරිම වශයෙන් පවත්වාගෙන යාමේ අභිලාෂයෙන් ද, -

මතු දැක්වෙන ප්‍රකාර එකඟත්වයට එළඹ ඇත.

1 වන වගන්තිය  
නිර්වචන

සංදර්භය විසින් අන්‍ය වූ අර්ථයක් අපේක්ෂා කරන්නේ නම් විනා, මෙම ගිවිසුමෙහි කාර්යයන් සඳහා,

- (අ) "ගෞත නාවික බලධාරී" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ඉස්පරෙයල් රාජ්‍යයෙහි රජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි ප්‍රවාහණ අමාත්‍යවරයාද, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය භාර අමාත්‍යවරයා හෝ දෙපාර්ශවය සඳහාම මෙම ගිවිසුමට අදාළ කිනම් කාර්යයක් වුවද ඉටු කිරීමට බලය පවරන ලද වෙනත් කිසියම් පුද්ගලයෙකු හෝ ආයතනයක් ද වන්නේය.
- (ආ) "ගිවිසුමක් සේවා" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ ගිවිසුමක් ධාරිතා හිමිකම් අනුව ඒකාබද්ධ ව හෝ වෙන් වෙන් වශයෙන් හෝ "නිශ්චිත මාර්ග"වල මගීන්, ගමන් බඩු හෝ නැව් බඩු ප්‍රවාහණය කිරීම සඳහා මෙහෙයවනු ලබන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා වන්නේය. "නිශ්චිත මාර්ග" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ මෙම ගිවිසුමට සම්බන්ධ ඇමුණුමෙහි නිශ්චිත වශයෙන් දක්වා ඇති මාර්ග වන්නේය.
- (ඇ) "ගිවිසුම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ මෙම ගිවිසුම, ඒ සමග ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සකස් කරන ලදුව ඊට යා කර ඇති ඇමුණුම සහ ගිවිසුමට හෝ ඇමුණුමට සිදු කරන සංශෝධන කිසිවක් ද වන්නේය.
- (ඈ) "ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවය" , "ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවය" , "ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම" සහ "ප්‍රවාහණ කාර්යයන් නොවන කාර්යයන් සඳහා නැවැත්වීම" යන යෙදුම් වල අර්ථ ප්‍රදර්ශනයෙහි 96 වන වගන්තියෙහි එකී යෙදුම් සඳහා පිළිවෙලින් දී ඇති අර්ථම වන්නේය.
- (ඉ) "ඇමුණුම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ වර්තමාන ගිවිසුමට සම්බන්ධ කර ඇති මාර්ග උපලේඛනය වන අතර එම ඇමුණුමෙහි දැක්වෙන නියමයන් හෝ සටහන් කිසිවක් සහ ඇමුණුමට සිදුකෙරෙන කිසියම් සංශෝධනයක් ද එම අදහසට ඇතුළත් වන්නේය. ඇමුණුම ගිවිසුමෙහි අවශ්‍ය අංගයක් වශයෙන් සැලකිය යුතුය.

- (ඊ) "ධාරිතාව" - ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වන කල්හි ධාරිතාව යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ එම ගුවන් යානය තුළ මාර්ගයක හෝ මාර්ගයකින් කොටසක ආදායම් ලැබීම සඳහා ගෙන යා හැකි මගීන්ගේ සහ භාණ්ඩ වල සම්පූර්ණ බර ප්‍රමාණය (ඉපැයුම් භාරය) වන්නේය. ගිවිසගත් සේවාවක් සම්බන්ධයෙන් වන කල්හි "ධාරිතාව" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ එවැනි සේවාවක් සඳහා උපයෝගී කර ගනු ලබන ගුවන් යානයක් සතු "ධාරිතාව" එකී ගුවන් යානය නිශ්චිත කාල පරිච්ඡේදයක් තුළ මාර්ගයක හෝ මාර්ගයකින් කොටසක මෙහෙයවනු ලබන ගමන් වාර සංඛාවෙන් ගුණ කළ කල්හි ලැබෙන අගයයි.
- (උ) "නැව්බඩු" යන යෙදුමට නැපැල ද ඇතුළත් වන්නේය.
- (ඌ) "ප්‍රඥප්තිය" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ 1944 දෙසැම්බර් මස හත්වන දින විකාශයේ නගරයෙහිදී අත්සන් තැබීම සඳහා විවෘතව තබන ලද ජනාන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රඥප්තිය වන අතර ඊට -
1. ප්‍රඥප්තියෙහි 94 (A) වගන්තිය යටතේ බලාත්මක කරන ලදුව ගිවිසුම් පාර්ශව දෙකම විසින් අනුමත කරන ලද, ප්‍රඥප්තියේ සංශෝධන කිසිවක් වෙනොත් එකී සංශෝධන ද,
  11. ප්‍රඥප්තියේ 90 වගන්තිය යටතේ සම්මත කර ගන්නා ලද ඇමුණුම් කිසිවක් හෝ ඇමුණුම් වලට සිදු කරන ලද සංශෝධන කිසිවක් වෙනොත් එකී ඇමුණුම් හෝ සංශෝධන ගිවිසුමට බැඳෙන දෙපාර්ශවය කෙරෙහිම කිසියම් නිශ්චිත අවස්ථාවකදී බලපාන්නාවූ ප්‍රමාණයකට ද,
- ඇතුළත් වන්නේය
- (එ) "නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ මෙම ගිවිසුමෙහි 3 වන වගන්තියේ විධිවිධාන ප්‍රකාර නම් කරන ලද හා බලය පවරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමකි.
- (ඒ) "සුරක්ෂිතතා උපකරණ" යන්නෙහි අර්ථය ප්‍රඥප්තියෙහි 9 ඇමුණුමෙහි එම යෙදුමට පවරා ඇති අර්ථයම වන්නේය.
- (ඔ) "ගාස්තු ක්‍රම" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් මගීන් සහ නැව් බඩු ප්‍රවාහණය සඳහා අයකරනු ලබන මිළ ගණන් සහ එකී මිළ ගණන් වලට අදාළ කොන්දේසි ද වන්නේය.

තැපැල ගෙන යාම සඳහා අය කරනු ලබන පාරිශ්‍රමික සහ ඒ පිළිබඳ කොන්දේසි මීට ඇතුළත් නොවේ.

- (ඔ) "දේශය" - රාජ්‍යයක් සම්බන්ධයෙන් වන කල්හි "දේශය" යන්නට ප්‍රඥප්තියෙහි 2 වගන්තියෙහි දී ඇති අර්ථ කථනයම අදාළ වන්නේය.
- (ක) "පරිහරණ ගාස්තු" යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ, ගුවන් යානා, ගුවන් යානා සේවක පිරිස්, මගීන් සහ නැව්බඩු සඳහා අවශ්‍ය සේවා සහ පහසුකම් ඇතුළු ගුවන් තොටුපල දේපළ හෝ ගගන නාවික පහසුකම් සැපයීම වෙනුවෙන් නිසි බලධාරීන් විසින්, ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලින් අය කරනු ලබන හෝ එසේ අය කිරීමට අවසර දෙනු ලබන ගාස්තු ප්‍රමාණයන් වන්නේය.

**2 වන වගන්තිය**  
**අයිතිවාසිකම් පිරිනැමීම**

1. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය වෙත, එම අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට නිශ්චිත මාර්ග වල ගිවිසගත් සේවා පිහිටුවීමට සහ මෙහෙයවීමට හැකිවන පරිදි මෙම ගිවිසුමෙහි නියමිත අයිතිවාසිකම් පිරිනැමුණු ලැබේ.
2. එක් එක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට මෙම ගිවිසුමෙහි සඳහන් විධිවිධානයන්ට යටත්ව පහත සඳහන් අයිතිවාසිකම් භුක්තිවිඳීමේ අවසරය ඇත.
  - (අ) අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය හරහා ගොඩබෑමකින් තොරව පියාසර කිරීම.
  - (ආ) එකී දේශය තුළ ප්‍රවාහණ කාර්යයන් නොවන කාර්යයන් සඳහා නැවැත්වීම් සිදු කිරීම.
  - (ඇ) ගිවිසගත් සේවා මෙහෙයවන අතරතුරදී නිශ්චිත මාර්ග වල පිහිටා ඇති ස්ථාන වලින් ගමන් ආරම්භ කරන හෝ එකී ස්ථාන ගමනාන්තය කරගත් හෝ මගීන්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු පැටවීම හෝ ගොඩබෑම සිදු කිරීමේ කාර්යය සඳහා, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුළ පිහිටි, ඇමුණුමෙහි නියම කර ඇති ස්ථානයන්හි නැවැත්වීම් සිදු කිරීම.



3. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත්, මෙහි 3 වන වගන්තිය යටතේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් නොවන අන්‍යවූ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලට ද මෙම වගන්තියේ 2(අ) සහ 2(ආ) ඡේදයන්හි නියමිත අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමේ අවසරය කිබේ.
4. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුළම වූ එක් ස්ථානයක සිට තවත් ස්ථානයක් දක්වා ගාස්තුවක් හෝ පාරිශ්‍රමිකයක් සඳහා ගෙන යනු ලබන මගීන්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු පැටවීමේ වරප්‍රසාදය පිරිනැමීමක් මෙම වගන්තියෙහි සඳහන් විධිවිධාන මගින් කිසිසේත් සිදුනොවේ.
5. සන්නද්ධ අරගල, දේශපාලන විසඳුල් හෝ විකසන හෝ විශේෂ සහ අසාමාන්‍ය තත්වයන් ඇතිවීමේ හේතුවෙන් එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයකට අයත් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට තමන්ගේ සාමාන්‍ය මාර්ගයන්හි ප්‍රවාහණ සේවයක් මෙහෙයවිය නොහැකි වන අවස්ථාවක ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් සීරණය කර ගත්, අවස්ථාවට ගැලපෙන කාවකාලික මාර්ග ප්‍රතිසංවිධානයක් මගින් එකී සේවය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමට අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් උපරිම වශයෙන් ප්‍රයත්න දැරිය යුතුය.
6. නිශ්චිත මාර්ගයන්හි පිහිටා ඇති ස්ථානයන්හිදී ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් සුසාධනය කරනු ලබන සියලුම ගුවන් මාර්ග, ගුවන් තොටුපල සහ අනෙකුත් පහසුකම් පරිහරණය කිරීමේ අයිතිවාසිකම නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට හිමි වේ.

**3 වන වගන්තිය**  
**නම් කිරීම සහ බලය පැවරීම.**

1. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයට නිශ්චිත මාර්ගයන්හි ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීමේ කාර්යය සඳහා එක් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් නම් කිරීමේ අයිතිවාසිකම හිමිවන්නේය. ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් එවැනි නම් කිරීමක් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගෙන නාවික බලධාරියා වෙත රාජ්‍ය දූත සේවා මාර්ගයෙන් ලිඛිතව දැනුම් දිය යුතුය.
2. එවැනි දැනුම් දීමක් ලැබුණු කල්හි අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින්, අප්‍රමාදව, මෙම වගන්තියේ (3) සහ (4) ඡේදයන්හි සඳහන් විධිවිධාන වලට යටත්ව, නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අවශ්‍ය වන්නා වූ අදාල මෙහෙයුම් බලතල පවරා දිය යුතුය.

3. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක ගඟන නාවික බලධාරියා විසින්, ප්‍රඥප්තියේ විධිවිධානයන්ට අනුකූලව, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා මෙහෙයවීම සඳහා සාමාන්‍ය වශයෙන් සහ හේතු යුක්ති සහිතව තමන් විසින් පනවනු ලබන නීති සහ රෙගුලාසි යටතේ නියමිත කොන්දේසි සපුරාලීමට තරම් ප්‍රමාණවත් වූ සුදුසුකම් තමන් සතුව තිබෙන බව ඔප්පු කරන මෙන් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට නියම කරනු ලැබිය හැකිය.

4. නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමකට මෙම වගන්තියේ (2) ඡේදයේ සඳහන් මෙහෙයුම් බලතල පවරා දීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ හෝ එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙම ගිවිසුමෙහි 2 වන වගන්තියෙහි නියමිත අයිතිවාසිකම් භුක්තිවිඳීම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය වේයයි සලකනු ලබන කොන්දේසි කිසිවක් පැනවීමේ හෝ අයිතිය එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය සතුව පවත්නේය. එසේ ක්‍රියා කළ හැක්කේ පහත සඳහන් අවස්ථාවන් හි දී ය.

(අ) නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම යථා පරිදි සංස්ථා ගත කර ඇති බවට සහ එහි පරිපාලන මධ්‍යස්ථානය හෝ ව්‍යාපාර මූලස්ථානය එය නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය ඇතුළත පිහිටා ඇති බවට සෑහීමකට පත්විය නොහැකි අවස්ථාවකදී.

(ආ) ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් යථා පරිදි නිකුත් කරන ලද ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතිකයක් හෝ ඒ සමාන බලපත්‍රයක් එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම සතුව තිබෙන බවට සෑහීමකට පත්විය නොහැකි අවස්ථාවකදී.

(ඇ) අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ සාරානුකූල අයිතියක් සහ ප්‍රබලතර පාලනයක් එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ජාතිකයින් සතුව තිබෙන බවට සෑහීමකට පත්විය නොහැකි අවස්ථාවකදී.

5. ගිවිසගත් සේවා සම්පූර්ණයෙන් හෝ ඉන් කොටසක් හෝ ඕනෑම අවස්ථාවකදී ආරම්භ කළ හැකිය. එහෙත් එසේ කළ හැක්කේ පහත සඳහන් අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ වීමෙන් පසුව පමණකි.

(අ) අයිතිවාසිකම් ප්‍රදානය ලද ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නිශ්චිත මාර්ගය සඳහා ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් නම් කර තිබීම සහ

(ආ) අයිතිවාසිකම් ප්‍රදානය කරන ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් හැකි තාක් කඩිනමින් අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අවශ්‍ය, උචිත මෙහෙයුම් බලතල පවරා දී තිබීම (මෙම ගිවිසුමෙහි 4 වන වගන්තියෙහි විධිවිධාන වලට යටත්ව)

6. රාජ්‍ය දූත සේවා මාර්ගයෙන් ලිඛිතව ඉදිරිපත් කරනු ලබන දැනුම් දීමක් මගින් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක නම් කිරීමක් ඉවත් කර ගැනීමේ සහ ඒ වෙනුවට වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් නම් කිරීමේ අයිතිය එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයට හිමිවන්නේය.

4 වන වගන්තිය

මෙහෙයුම් බලය අවලංගු කිරීම, අත්හිටුවීම සහ සීමා කිරීම

1. එක් එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක ගඟන නාවික බලධාරියාට, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම වෙත පිරිනමා ඇති මෙහෙයුම් බලයක් අවලංගු කිරීමේ හෝ එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙම ගිවිසුමෙහි 2 වන වගන්තියේ නියමිත අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීම අත්හිටුවීමේ හෝ අයිතිය තිබේ. එසේ කටයුතු කළ හැක්කේ මෙහි පහත සඳහන් අවස්ථාවන්හි දී ය.

(අ) අයිතිවාසිකම් පිරිනමන ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් ප්‍රඥප්තියට අනුකූලව සාමාන්‍යයෙන් සහ සාධාරණ ලෙස පනවනු ලබන නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව කටයුතු කිරීමට අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම අපොහොසත් වූ අවස්ථාවක හෝ

(ආ) එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම, මෙම ගිවිසුම යටතේ පනවා ඇති කොන්දේසි වලට අනුකූලව මෙහෙයුම් සිදු කිරීමට අපොහොසත් වූ අවස්ථාවක හෝ

(ඇ) (1) අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම යථා පරිදි සංස්ථා ගත කර ඇති බවට සහ එහි මූලස්ථානය, පරිපාලන මධ්‍යස්ථානය හෝ ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය, එය නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය ඇතුළත පිහිටා ඇති බවට හෝ

(11) ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් නිකුත් කරන ලද ප්‍රවර්තන ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතිකයක් හෝ සමාන බලපත්‍රයක් අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම සතුව තිබෙන බවට හෝ

(111) අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ සාරානුකූල අයිතියක් සහ ප්‍රබලකර පාලනයක් එය අයත් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ජාතිකයින් සතුව පවතින බවට හෝ

සෑහීමකට පත්විය නොහැකි ඕනෑම අවස්ථාවක හෝ

(අ) මෙම ගිවිසුමෙහි 9 වන වගන්තියේ (6) ඡේදයට අනුව හෝ

(ඉ) මෙම ගිවිසුමෙහි 9 වන වගන්තියේ (2) ඡේදය අනුව නිරූපිතතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය උචිත පියවර ගැනීමට අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය අපොහොසත් වී ඇති අවස්ථාවක හෝ

(ඊ) මෙම ගිවිසුමෙහි 8 වන වගන්තියේ (3) ඡේදයට අනුව සතුටුදායක එකඟත්වයකට එළඹිය නොහැකි වූ අවස්ථාවක හෝ.

(උ) මෙම ගිවිසුමෙහි 11 වන වගන්තියේ (9) ඡේදයට අනුකූලව.

2. තවදුරටත් නීති හෝ රෙගුලාසි කඩ කිරීම වැලැක්වීම සඳහා කිසියම් මෙහෙයුම් බලයක් අවලංගු කිරීම, අත්හිටුවීම හෝ මෙම වගන්තියේ (1) ඡේදයේ සඳහන් පරිදි කොන්දේසි කිසිවක් පැනවීම වහාම සිදු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන්නේ නම් විනා මෙම අයිතිවාසිකම ක්‍රියාත්මක කළ යුත්තේ 17 වන වගන්තියේ විධිවිධාන සලස්වා ඇති ආකාරයට අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයෙන් විමසීමෙන් පසුව පමණකි.

3. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් මෙම වගන්තිය යටතේ ක්‍රියා කිරීමේ හේතුවෙන් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට මෙහි 18 වන වගන්තිය යටතේ ලැබී ඇති අයිතිවාසිකම් වලට හානියක් සිදු නොවන්නේ ය.

**5 වන වගන්තිය**

**ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීම පාලනය කෙරෙන ප්‍රතිපත්ති.**

1. අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම, මෙම ගිවිසුම යටතේ ඊට හිමි වන අයිතිවාසිකම් සහ හිමිකම් භුක්ති විඳීමේදී එහි තරඟකාරී ස්ථාපිතය කෙරෙහි භාහිර බලපෑම් ඇති කරන්නාවූ සකළවිධ විභේදන සහ අසාධාරණ, ප්‍රතිකරණකාරී හෝ කොල්ලකාර පරිචයන් ඉවත් කිරීමට සිය බලසීමාව තුළ ගත හැකි සෑම සුදුසු පියවරක්ම ගැනීමට එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය බැඳී සිටින්නේය.

2. ගිවිසුම් පාර්ශවයන් දෙකෙහි ගඟන නාවික බලධාරීන්, මෙහෙයවිය යුතුව ඇති සේවාවන්හි ධාරිතාව පිළිබඳව පහත සඳහන් ප්‍රතිපත්ති මත පිහිටා එකඟත්වයකට එළඹිය යුතුය.

(අ) ගිවිසුම් පාර්ශවයන් දෙකේම නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලට ඔවුන්ගේ දේශයන් අතර නිශ්චිත මාර්ගයන්හි ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීම සඳහා සාධාරණ ලෙසත් සමාන ලෙසත් අවස්ථාව තිබිය යුතුය.

(ආ) ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීමේදී එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් එම මාර්ගයේම හෝ ඉන් කොටසක හෝ සපයනු ලබන සේවාවන් කෙරෙහි අනියම් ආවේදනයක් ඇති නොවන පරිදි එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ අයිතීන් සැලකිල්ලට ගෙන කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් සපයනු ලබන ගිවිසුමක් සේවාවන් සහ නියමිත මාර්ගවල පොදු ප්‍රවාහණ අවශ්‍යතාවයන් අතර සමීප සම්බන්ධතාවයක් පැවතිය යුතු අතර ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුළට හෝ ඉන් පිටතට ප්‍රවාහණය කළ යුතු මගීන් සහ නැව් බඩු ප්‍රවාහණය කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් වේගයට හේතු සහිතව බලාපොරොත්තු වන ප්‍රවර්තන අවශ්‍යතාවයන්ට සරිලන ධාරිතාවක් ඊට සරිලන භාර කාරකයක් සහිතව සැපයීම එම සේවාවන්හි මූලික අරමුණ වශයෙන් පැවතිය යුතුය.

නිශ්චිත මාර්ග වල පිහිටි තුන්වන රටවලට අයත් දේශයන්හි පිහිටි ස්ථාන කරා හෝ එම ස්ථානයන්ගෙන් පිටතට හෝ ප්‍රවාහණය කළ යුතු මගීන් සහ නැව් බඩු සඳහා පහසුකම් සලස්වන කල්හි ධාරිතාව සාපේක්ෂ විය යුත්තේ පහත සඳහන් අවශ්‍යතාවයන්ට යන සාමාන්‍ය ප්‍රතිපත්තිය මත පිහිටා කටයුතු කළ යුතුය.

- (1) ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුළට සහ ඉන් පිටතට පවතින ප්‍රවාහණ අවශ්‍යතා
- (2) ගිවිසුමක් ප්‍රවාහණ සේවාවන් මෙහෙයවනු ලබන අතරමග ප්‍රදේශවල ප්‍රවාහණ අවශ්‍යතා - මෙම ප්‍රදේශයන්හි පවතින දේශීය හා කලාපීය ප්‍රවාහණ සේවාවන් සැලකිල්ලට ගැනීමෙන් පසු -

(3) ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් හරහා මෙහෙයුම් සිදු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය

3. ශිවිසගත් සේවාවන් සඳහා එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් මෙම වගන්තියට අනුකූලව සැපයිය යුතු ධාරිතාව විය යුත්තේ අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් ශිවිසගත් සේවා ආරම්භ කිරීමට පෙර සහ අතරතුරුව වරින් වර ගිවිසුම් පාර්ශවයන් දෙකේ ගඟන නාවික බලධාරීන් අතර එකඟත්වයෙන් තීරණය කරනු ලබන ධාරිතාව යි.
4. නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් අතර නිගමනය වන වාණිජ ගිවිසුම් කිසිවක් වෙනත් එකී ගිවිසුම් අනුමැතිය සඳහා අදාළ ගඟන නාවික බලධාරීන් වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

6 වන වගන්තිය

තිරු බදු සහ වෙනත් අයකිරීම්

1. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් ශිවිසගත් සේවා සඳහා මෙහෙයුම් කරනු ලබන ගුවන් යානා මෙන්ම නිතිපතා අවශ්‍යවන ගුවන් යානා උපකරණ, ඉන්ධන තොග, ස්තේහක තෙල් (හයිට්‍රොලික් දියර වර්ග ඇතුළුව) සහ ස්තේහක, පාරිභෝගික කාර්මික සැපයුම්, අමතර කොටස් (එන්ජින් ඇතුළුව) ගුවන් යානා ගබඩා බඩු (පියසරය අතරතුර මගීන්ගේ පරිභෝජනය සඳහා සහ මගීන්ට විකිණීම සඳහා ගෙනයනු ලබන ආහාර, බීම වර්ග, මත්පැන්, දුම්කොළ සහ වෙනත් නිශ්පාදන ඇතුළත්ව, එහෙත් ඊට සීමා නොකර) සහ ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සහ සේවා කිරීම සඳහා පමණක් යොදා ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන අනෙකුත් ද්‍රව්‍ය අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුළට ඇතුල්වීමේදී අන්‍යෝන්‍ය ප්‍රතිපත්තිය මත පිහිටා තිරු බදු, පුරාබදු, පරීක්ෂණ ගාස්තු සහ එවැනි වෙනත් ගාස්තු වලින් නිදහස් කළ යුතුය. එසේ නිදහස් කළ හැක්කේ එකී උපකරණ, සැපයුම් සහ ගබඩා බඩු එකී දේශයට ඉහළින් පියසර කරන අතරතුර පරිභෝජනයට ගන්නා තුරු හෝ යළි අපනයනය කරනතුරු හෝ ගුවන් යානය තුළම රඳවා තැබීමේ කොන්දේසිය මත ය.
2. පහත සඳහන් ද්‍රව්‍ය තිරු බදු, පුරා බදු, පරීක්ෂණ ගාස්තු සහ අනෙකුත් දේශීය බදු වලින් සහ ඒ හා සමාන වෙනත් අයකිරීම් සහ ගාස්තු ආදියෙන් නිදහස් කළ යුතුය.

- (අ) එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවයක යොදා ගන්නා ගුවන් යානයක් කුල පාවිච්චි කිරීමේ අදහසින් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් දේශය තුළදී ගුවන් යානය කුලට පටවනු ලබන ගුවන් යානා ගබඩා බඩු
  - (ආ) ගිවිසුමක් සේවා පවත්වාගෙන යාම සඳහා මෙහෙයවනු ලබන ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ අළුත් වැඩියා කිරීම සඳහා එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක දේශය තුළට ආනයනය කරනු ලබන (ගුවන් යානා එන්ජින් ඇතුළු) අමතර කොටස් සහ සාමාන්‍ය ගනනවාහි උපකරණ.
  - (ඇ) එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් ගිවිසුමක් සේවා සඳහා මෙහෙයවනු ලබන ගුවන් යානා වලට සැපයීමට අපේක්ෂා කරන ඉන්ධන, ස්නේහක තෙල් (හයිඩ්‍රොලික් දියර වර්ග ඇතුළුව) සහ ස්නේහක - මෙම ද්‍රව්‍ය තොග ගුවන් යානා කුලට පටවා ගන්නා ලද අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් දේශයට ඉහළින් පියාසර කරන කිසියම් ගමන් බිණ්ඩයකදී පාවිච්චි කිරීමට අදහස් කරන්නේ වුවද-
3. මුද්‍රණය කරන ලද ප්‍රවේශ පත්‍ර තොග, ගුවන් මාර්ග පත්‍ර, එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ නිල ලකුණු දරණ මුද්‍රිත ද්‍රව්‍ය කිසිවක් සහ එම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් සිරිත් පරිදි අයකිරීමකින් තොරව බෙදාහරිනු ලබන ප්‍රචාරක ද්‍රව්‍ය එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් හෝ එම සමාගම වෙනුවෙන් හෝ අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් දේශය තුළට ගෙන ඒමේදී හෝ එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අයත් ගුවන් යානා කුලට පැවරීමේදී හෝ අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් සියළු ආකාරයේ තීරු බදු, පරීක්ෂණ ගාස්තු, සුරා බදු සහ සමාන අයකිරීම් සහ ගාස්තු ආදියෙන් නිදහස් කළ යුතුය.
4. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙහෙයවනු ලබන ගුවන් යානා කුල රඳවා තබාගනු ලබන, මෙම වගන්තියේ (1) ඡේදයේ සඳහන් නීතිපතා අවශ්‍යවන උපකරණ සහ අනෙකුත් ද්‍රව්‍ය, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ රේගු බලධාරීන්ගේ අනුමැතිය ඇතිව අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් දේශය තුළදී පිටතට බැම සිදුකළ හැක. මෙවැනි අවස්ථාවක දී වුවද, එකී උපකරණ සහ ද්‍රව්‍ය යලි අපනයනය කරන්නේ නම් හෝ ඒ සම්බන්ධව රේගු රෙගුලාසි සහ කාර්ය පටිපාටි අනුව වෙනත් ආකාරයකින් කටයුතු කරන්නේ නම් හෝ එකී උපකරණ සහ ද්‍රව්‍ය සඳහා ද මෙම වගන්තියේ (1) ඡේදයේ සඳහන් නිදහස් කිරීම හිඹිවිය යුතුය. කෙසේ වුවද, මෙම උපකරණ සහ ද්‍රව්‍ය යලි අපනයනය කරන තුරු හෝ රේගු රෙගුලාසි සහ කාර්ය පටිපාටි අනුව වෙනත් ආකාරයකින් කටයුතු කරන

තුරු හෝ තමන්ගේ අධීක්ෂණය යටතේ රැඳවිය යුතු බව නියම කිරීමට අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ රේගු බලධාරීන්ට අයිතිය තිබේ.

5. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් මෙම වගන්තියේ (1) සහ (2) ඡේදයන්හි සඳහන් නීතිපතා අවශ්‍ය වන උපකරණ සහ අනෙකුත් ද්‍රව්‍ය අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් දේශය තුළදී ණයට ලබාගැනීමට හෝ හුවමාරු කර ගැනීමට තවත් වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් හෝ සමාගම් සමග ගිවිසුම් කරගෙන තිබෙන අවස්ථාවන්හිදී ද අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් මෙම වගන්තිය මගින් විධිවිධාන සලස්වා ඇති ආකාරයේ නිදහස් කිරීම් සලස්වා දිය යුතුය. එසේ කටයුතු කළ යුත්තේ ඉහත කී වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම හෝ සමාගම් ද මෙම නිදහස් කිරීම් භුක්ති විඳින්නන්ටම පමණකි.

7 වන වගන්තිය

ඇතුල්වීම් සහ පැහැයුම් නීති සහ රෙගුලාසි

1. කම දේශය තුළට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන්හි යෙදෙන ගුවන් යානා ඇතුල් කර ගැනීම, තාවකාලිකව නවතා තැබීම සහ පිටත් කිරීම හෝ කම දේශය ඇතුළතදී එවැනි ගුවන් යානා මෙහෙයවීම සහ යාත්‍රා කරවීම සඳහා ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් පනවා ඇති නීති, රෙගුලාසි සහ කාර්ය පටිපාටි, ජාතිකත්වය අනුව සිදු කෙරෙන විශේෂතාවයකින් තොරව ගිවිසුම් පාර්ශව දෙකටම අයත් ගුවන් යානා සම්බන්ධයෙන් එකසේ අදාළ කරගත යුතුය. සෑම ගුවන් යානයක්ම අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් දේශය තුළට ඇතුල්වීමේදී එහි රඳවා තැබීමේදී සහ පිටත් වීමේදී අදාළ නීති, රෙගුලාසි සහ කාර්ය පටිපාටි වලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.
2. ගුවන් යානා මගින් ප්‍රවාහණය කරනු ලබන මගීන්, ගමන් බඩු, ගුවන් යානා සේවක පිරිස් සහ නැව් බඩු කම දේශය තුළට ඇතුල් කර ගැනීම, තාවකාලිකව රඳවා ගැනීම සහ පිටත් කරවීම සඳහා එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් පනවා ඇති ඇතුල්වීමට අදාළ රෙගුලාසි, පැහැයුම්, ගුවන් සේවා පුරක්ෂණතාව, ආගමන, ගමන් බලපත්‍ර, රේගු, භාවිත මුදල්, සෞඛ්‍යය, සහ නිරෝධායන හෝ තැපැල සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි තැපැල් නීති සහ රෙගුලාසි, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට අයත් මගීන්, ගමන් බඩු, ගුවන් යානා සේවක පිරිස් සහ නැව්බඩු සම්බන්ධව කටයුතු කිරීමේදී ද අදාළ කර ගත යුතුය.
3. මෙම වගන්තියෙහි විධිවිධාන සලස්වා ඇති නීති සහ රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කරන විට කිසිදු ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් තමන්ගේම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට හෝ වෙනත්



ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමකට, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට වඩා වැඩි සැලකිල්ලක් නොදැක්විය යුතුය.

4. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක දේශය හරහා යන්තාවුත් සංක්‍රමණ කාර්යයන් සඳහා ගුවන් තොටුපළෙහි වෙන් කර ඇති ප්‍රදේශයෙන් පිටතට නොයන්තාවුත් සෘජු සංක්‍රමණ මගින්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු, සාහසික ක්‍රියා සහ ගුවන් කොල්ලකෑම් වලට එරෙහිව ගන්නා පුරක්ෂකතා පියවර සහ මන්ද්‍රව්‍ය පාලන පියවර හැරුණු විට සරල පාලනයකට වැඩි යමකට භාජනය කළ යුතු නොවේ. එවැනි සංක්‍රමණ ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු ද තීරු බදු, පුරා බදු සහ ලඟාවීමේදී සපයනු ලබන සේවාවන් සඳහා වූ පිරිවැය මත පදනම් නොවුනු වෙනත් ගාස්තු සහ අය කිරීම් වලින් ද නිදහස් කළ යුතුය.

**8 වන වගන්තිය**

**ගුවන් යෝග්‍යතා සහ ප්‍රවීණතා සහතික**

1. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් නිකුත් කරන ලද හෝ වලංගු භාවයට පත් කරන ලද ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික, ප්‍රවීණතා සහතික සහ බලපත්‍ර, එබඳු සහතික හෝ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම හෝ වලංගු භාවයට පත් කිරීම සිදු කර ඇත්තේ ප්‍රඥප්තිය යටතේ පිහිටුවා ඇති අවම ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සහ එහි විධිවිධාන අනුව නම්. ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීමේ කාර්යය සඳහා අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් ද පිළිගත යුතුවේ.
2. කෙසේ වුවද, තම දේශයට ඉහළින් මෙහෙයවනු ලබන පියසරයන් සඳහා තම දේශයෙහිම ජාතිකයින් වෙත අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නිකුත් කරන ලද ප්‍රවීණතා සහතික සහ බලපත්‍ර පිළිගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ අයිතිය එක් එක් ගිවිසුම් පාර්ශවය රඳවා ගනී.
3. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් නිකුත් කරන ලද හෝ වලංගු භාවයට පත් කරන ලද හෝ බලපත්‍ර හෝ සහතික වලට අදාළ වරප්‍රසාද හෝ කොන්දේසි හෝ මගීන් ප්‍රඥප්තිය යටතේ පිහිටුවා ඇති ප්‍රමිතීන් කෙරෙහි අපගමනය වීමක් සිදුවන්නේ නම්, එකී අපගමනය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සමග ගොනු කර ඇතත් නැතත් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ බලධාරියාට, (9) වන වගන්තියේ (2) ඡේදය යටතේ පළමු ගිවිසුම් පාර්ශවයට, හිමිවන අයිතිවාසිකම් කෙරෙහි අගතියකින් තොරව) ප්‍රශ්නයට අදාළ පරිචය තමන්ට පිළිගත හැකි බවට සැහිමකට පත්වීමේ අරමුණ සහිතව 17 වන වගන්තියට අනුකූලව සාකච්ඡා කිරීමේ අවස්ථාවක් ලබා දෙන මෙන් පළමු ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගහන නාවික බලධාරියාගෙන් ඉල්ලා සිටිය හැකිය.

ඉන් අනතුරුව ද සතුටුදායක එකඟත්වයකට එළඹීමට අපොහොසත් වුවහොත් එම තත්වය මෙම ගිවිසුමේ 4 වන වගන්තියේ (1) ඡේදය අනුව කටයුතු කිරීමට හේතුවක් වනවා ඇත.

**9 වන වගන්තිය**  
**නිරුපද්‍රිතතාව**

1. අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින්, ගුවන් සේවක පිරිස, ගුවන්යානා හෝ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ආදියට සම්බන්ධ කිසියම් ක්ෂේත්‍රයකදී භාවිතා කිරීම සඳහා සම්මත කරගෙන ඇති නිරුපද්‍රිතතා ප්‍රමිති සම්බන්ධව කරුණු විමසීමක් සිදු කිරීමට අවස්ථාව ලබා දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටීමට එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයිතිය තිබේ. එවැනි කරුණු විමසීම ඉල්ලීමේ දින සිට දින 30 ක් ඇතුළත සිදුවිය යුතුය.
2. එවැනි කරුණු විමසීමකින් අනතුරුව අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් ඉහත කී කිසියම් ක්ෂේත්‍රයකදී ප්‍රඥප්තියට, අනුව එවකට පිහිටුවා ඇති අවම ප්‍රමිති අවශ්‍යතාවයන්ට සමාන වන නිරුපද්‍රිතතා ප්‍රමිතීන්, එලදායි ලෙස යොදා ගැනීම සහ පවත්වාගෙන යාම සිදු නොකරන බව පළමු ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් සොයා ගනු ලැබුවහොත්, එම සොයා ගැනීම සහ එකී අවම ප්‍රමිතීන් සමග සංරූපීවීම සඳහා ගත යුතු යයි තමන් අදහස් කරන පියවර ද, පළමු ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය වෙත දැනුම් දිය යුතු අතර අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය ඒ සඳහා උචිත නිවරද කිරීමේ පියවර ගත යුතුය. දින 15 ක් ඇතුළත හෝ ඒ පිළිබඳව එකඟවී ඇති වඩා දිගු කාලයක් ඇතුළත හෝ උචිත නිවරද කිරීමේ පියවර ගැනීමට අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය අපොහොසත් වුවහොත් එම තත්වය මෙම ගිවිසුමේ 4 වන වගන්තියේ (1) වන ඡේදය අනුව කටයුතු කිරීමට හේතුවක් වනවා ඇත.
3. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් විසින් මෙහෙයුම් කරනු ලබන කිසියම් ගුවන් යානයක් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුළට හෝ ඉන් පිටතට මෙහෙයුම් සිදු කිරීමේදී, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය ඇතුළත තිබෙන අතරතුර එවැනි ගුවන් යානයක සහ එහි සේවයෙහි නියුතු සේවක පිරිසගේ ලියකියවිලි, බලපත්‍ර ආදියෙහි වලංගු භාවය පරීක්ෂා කිරීම සඳහාත් ගුවන් යානයෙහි සහ උපකරණ වල දෘශ්‍යමාන තත්වය පරීක්ෂා කිරීම සඳහාත් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ බලය ලත් නියෝජිතයින් විසින් එකී ගුවන් යානය ඇතුළතත් ඒ අවටත් පවත්වනු ලබන පරීක්ෂණයකට (මෙම වගන්තියේ "ඊම්ප්" පරීක්ෂණය යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන) යටත් කළ යුතු බවට දෙපාර්ශවය විසින් එකඟත්වයට එළඹ ඇත. මෙම පරීක්ෂණයේ හේතුවෙන් සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයක් සිදු නොවිය යුතුය.

4. එවැනි පරීක්ෂණයකදී හෝ පරීක්ෂණ මාලාවකදී -

- (අ) කිසියම් ගුවන් යානයක් හෝ ගුවන් යානයක මෙහෙයුමක් හෝ ප්‍රඥප්තියට අනුව එවකට පිහිටුවා ඇති අවම ප්‍රමිති සමග අනුකූල නොවන බවට ඇතිවන බරපතල ප්‍රවේදිතා හෝ
- (ආ) ප්‍රඥප්තියට අනුව එවකට පිහිටුවා ඇති නිරූපදිනතා ප්‍රමිති ඵලදායී අන්දමින් භාවිතා කිරීමේ සහ පවත්වාගෙන යාමේ උෟණතාවක් පවත්නා බවට ඇතිවන බරපතල ප්‍රවේදිතා හෝ

උද්ගත වුවහොත්, ප්‍රඥප්තියේ 33 වන වගන්තියේ කාර්යයන් සඳහා, එම ගුවන් යානයට හෝ ගුවන් යානයේ සේවක පිරිසට හෝ අදාළ සහතිකය හෝ බලපත්‍ර හෝ නිකුත් කිරීමේදී හෝ වලංගු භාවයට පත් කිරීමේදී හෝ ගුවන් යානයේ මෙහෙයුම් සිදු කිරීමේදී හෝ යටත් කර ඇති අවශ්‍යතාවයන් ප්‍රඥප්තිය අනුව එවකට පිහිටුවා ඇති අවම ප්‍රමිතීන්ට සමාන හෝ ඉක්මවා යන හෝ ප්‍රමිති අවශ්‍යතාවයන් නොවන බව නිගමනය කිරීමේ අයිතිය පරීක්ෂණය පවත්වන ගිවිසුම් පාර්ශවය සතුවන්නේය.

5. මෙම වගන්තියේ (3) ඡේදය අනුව එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක් විසින් මෙහෙයවනු ලබන කිසියම් ගුවන් යානයක් සම්බන්ධව "රැම්ප්" පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීම සඳහා ඊට ප්‍රවිෂ්ඨවීමට අවසර දීම අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ නියෝජිතයෙකු විසින් ප්‍රතික්ෂේප කරනු ලැබුවහොත් මෙම වගන්තියේ ඉහත (4) ඡේදයේ සඳහන් අන්දමේ බරපතල ප්‍රවේදිතා උද්ගතවන බව සලකා එම ඡේදයෙහි සඳහන් නිගමනයන්ට එළඹීමේ අයිතිය අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය සතුව පවතින්නේය.

6. "රැම්ප්" පරීක්ෂණයක හෝ පරීක්ෂණ මාලාවක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් හෝ "රැම්ප්" පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීම සඳහා අවසර දීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමක් නිසා හෝ කඳුණු විමසීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් හෝ වෙනත් හේතූන් නිසා හෝ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක මෙහෙයුම් සම්බන්ධ නිරූපදිනතාව ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ක්ෂණික පියවර ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය බව ප්‍රථම ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නිගමනය කරනු ලැබූ අවස්ථාවක අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමකට එවකට පවරා ඇති මෙහෙයුම් බලය අත්හිටුවීමේ හෝ චෝනස් කිරීමේ අයිතිය එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය සතුව පවතින්නේය.

7. මෙම වගන්තියේ (2) හෝ (6) ඡේද අනුව එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් ගනු ලබන කිසියම් ක්‍රියාමාර්ගයකට අවනිර්ණ වීමට පදනම් වූ හේතුවේ පැවැත්ම අවසන් වූ කල්හි එකී ක්‍රියා මාර්ගය ද අත්හිටුවිය යුතුය.

10 වන වගන්තිය

පරිහරණ ගාස්තු

1. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයක ගාස්තු අය කිරීමට බලය පැවරුණු ආයතන විසින්, ගුවන් තොටුපල සහ වෙනත් ගුවන් සේවා පහසුකම් පරිහරණය කිරීම වෙනුවෙන් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමෙන් අය කිරීමට නියම කරනු ලබන හෝ එසේ නියම කිරීමට අවසර දෙනු ලබන හෝ පරිහරණ ගාස්තු ප්‍රමාණයන් සාධාරණ සහ යුක්තිසහගත වන බවට එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් අදාළ නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව සහතික විය යුතුය. මෙම ගාස්තු ප්‍රමාණයන් තීරණය ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති මත පදනම් විය යුතු අතර එවැනි සේවාවන් වෙනුවෙන් වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් ගෙවනු ලබන ගාස්තු ප්‍රමාණයන්ට වඩා වැඩි නොවිය යුතුය.
2. කිසියම් ගිවිසුම් පාර්ශවයක්, සමාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන්හි නිරත වන තමන්ගේම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට හෝ වෙනත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමකට වැඩි සැලකිල්ලක් නොදැක්විය යුතු අතර සමාන ගුවන් යානා සහ සංඝන පහසුකම් සහ සේවා උපයෝගී කරගනිමින් සමාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන් මෙහෙයවන තමන්ගේම නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම මත පනවනු ලබන පරිහරණ ගාස්තු ප්‍රමාණයන්ට වඩා වැඩි ගාස්තු ප්‍රමාණයන් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම මත පැනවීම හෝ පැනවීමට අවසර දීම හෝ සිදු නොකළ යුතුය.
3. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය තමන්ගේ ගාස්තු නියම කිරීමේ බලය පැවරුණු ආයතන සහ සේවා සහ පහසුකම් පරිහරණය කරන නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් අතර පිළිවිසිම් සහ සාකච්ඡා පැවැත්වීම් ධෛර්යමත් කළ යුතුය. පරිහරණ ගාස්තු වෙනස් කිරීමේ යෝජනා කිසිවක් වෙතොත් එසේ ගාස්තු ප්‍රතිශෝධනය කිරීමට පෙර ඒ පිළිබඳව ඔවුන්ගේ අදහස් ප්‍රකාශ කිරීමට හැකිවන පරිදි එකී යෝජනා වලට අදාළ ආධාරක තොරතුරු සහ දත්ත ද සමග සේවා පරිහරණය කරන්නන් වෙත සැහෙන තරම් කල් ඇතිව දැනුම් දිය යුතුය.

11 වන වගන්තිය

ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාව

1. සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිතතාව නීති විරෝධී මැදිහත්වීමේ ක්‍රියාවන්ගෙන් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් එකිනෙක පාර්ශවය කෙරෙහි වූ බැඳීම මෙම ගිවිසුමෙහි අවශ්‍ය අංගයක් වන බව ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් යලි තහවුරු කරනු ලැබේ.
2. ජාත්‍යන්තර නීතිය යටතේ ඔවුන් සතු අයිතිවාසිකම් සහ බැඳීම් වල පොදු ස්වභාවය සීමාකර නොගෙන ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් විශේෂයෙන්ම, 1963 සැප්තැම්බර් මස 14 වන දින ටෝකියෝ හි දී අත්සන් කළ ලද ගුවන් යානා තුළ සිදු කරන වරද සහ වෙනත් යම් යම් ක්‍රියා පිළිබඳ සම්මුතියේද, 1970 දෙසැම්බර් මස 16 වන දින හේන් හි දී අත්සන් කළ ලද ගුවන් යානා නීති විරෝධී ලෙස අල්ලා ගැනීම මර්දනය කිරීම සඳහා වූ සම්මුතියේ ද, 1971 සැප්තැම්බර් මස 23 වන දින මොන්ට්‍රියෝ හි දී අත්සන් කළ ලද සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරුපද්‍රිතතාවට එරෙහි නීති විරෝධී ක්‍රියා මර්දනය කිරීම සඳහා වූ සම්මුතියෙහි සහ 1971 සැප්තැම්බර් මස 23 වන දින මොන්ට්‍රියෝ හි දී අත්සන් කළ ලද සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරුපද්‍රිතතාවට එරෙහි නීති විරෝධී ක්‍රියා මර්දනය කිරීම සඳහා වූ සම්මුතියට අතිරේකයක් වශයෙන් 1984 පෙබරවාරි මස 24 දින මොන්ට්‍රියෝ හිදී අත්සන් කළ ලද දා වූ, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාවන් සඳහා යොදාගනු ලබන ගුවන් තොටුපල තුළ සිදු කෙරෙන නීති විරෝධී සාහසික ක්‍රියා මර්දනය කිරීම සඳහා වූ ගිවිසුමේද, ගිවිසුම්කාර දොපර්ශවය විසින්ම අනුමත කරන ලද ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාව පිළිබඳ වෙනත් කිසියම් ගිවිසුමකද අඩංගු විධිවිධාන වලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.
3. සිවිල් ගුවන් යානා නීති විරෝධී ලෙස අල්ලා ගැනීමේ ක්‍රියාවන් සහ එකී ගුවන් යානයන්හි මගීන්ගේ සහ සේවක පිරිසගේත් ගෞරවයට හානි සහ හානි නාවක පහසුකම් වලත් ආරක්ෂාවට එරෙහිව සිදු කෙරෙන වෙනත් නීති විරෝධී ක්‍රියා ද සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිත භාවයට එරෙහි වෙනත් තර්ජන ද වැලැක්වීම සඳහා ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් එකිනෙක පාර්ශවයට අවශ්‍ය සෑම සහයෝගයක්ම ඉල්ලූ අවස්ථාවක ලබා දිය යුතුය.
4. ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් ඔවුන්ගේ අන්‍යෝන්‍ය සම්බන්ධකම් වලදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් පිහිටුවන ලදු ව ප්‍රඥප්තියේ ඇමුණුම් වශයෙන් නම් කර ඇති ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන තමන්ට අදාළ වන ප්‍රමාණයට අනුගමනය කළ යුතුය.

5. ඊට අමතරව ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් තමන්ගේ ගුවන්යානා ලේඛනයෙහි ලියාපදිංචි කර ඇති ගුවන් යානා අයත් ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන්ට හෝ තම දේශය තුළ ස්ථිර පදංචිය සහිත හෝ ප්‍රධාන ව්‍යාපාර ස්ථානය පිහිටුවා ඇති හෝ ගුවන්යානා මෙහෙයුම්කරුවන්ටත් තම දේශය තුළ පිහිටි ගඟන යාත්‍රාංගන මෙහෙයුම්කරුවන්ටත් ගිවිසුම් පාර්ශවයන්ට අදාළ වන ප්‍රමාණයට එවැනි ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන ඵලට අනුකූලව කටයුතු කරන ලෙස නියම කළ යුතුය.
6. අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය සතු දේශය තුළට ඇතුල්වීමේදී, එම දේශයෙන් පිටවීමේදී හෝ එම දේශය තුළදී හෝ එකී අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් නියම කරනු ලබන මෙහි ඉහත (4) ඡේදයෙහි සඳහන් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන පිලිපදින ලෙස තම ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන්ට නියම කළ හැකි බවට එක් එක් ගිවිසුම් පාර්ශවය එකඟවෙයි. තම දේශය තුළදී ගුවන් යානා ආරක්ෂා කිරීමට ප්‍රමාණවත් විධිවිධාන ඵලදායී ලෙස යොදන බවටත් මගීන් සහ සේවක පිරිස ගුවන් යානා තුළට ඇතුල් කරන අතරතුරදීත්, රැගෙන යන භාණ්ඩ, ගමන් බඩු සහ තෑවි බඩු සහ ගුවන් යානා ගබඩා බඩු පටවන අතරතුරදීත්, එමෙන්ම එම කාර්යයන්ට පූර්වයෙහි දීත් ඒ සියල්ල සුරක්ෂිතතා පාලන ක්‍රම ඵලට යටත් කරන බවටත් එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය වග බලා ගත යුතුය. සිවිල් ගුවන් සේවාව කෙරෙහි ඵල්ලවන කිසියම් නිශ්චිත තර්ජනයකට මුහුණ දීම සඳහා, එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් සතු දේශය තුළදී ප්‍රමාණවත් වන විශේෂ සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන සලස්වා දෙන ලෙස අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයෙන් කිසියම් ඉල්ලීමක් ලැබුණු අවස්ථාවක මුල් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් එවැනි ඉල්ලීමක් කෙරෙහි විශේෂ සහ සක්‍රීය සැලකිල්ලක් දැක්විය යුතුය.
7. සිවිල් ගුවන් යානා නීති විරෝධී ලෙස අල්ලා ගැනීමේ ක්‍රියාවක් හෝ එවැනි ගුවන් යානා වල සහ මගීන්ගේත් සේවක පිරිසගේත් ගඟන නාවික පහසුකම්වලත් ආරක්ෂාවට එරෙහි වෙනත් නීති විරෝධී ක්‍රියාවක් හෝ සිදුවූ අවස්ථාවක දී හෝ එවැනිවත් පිළිබඳ තර්ජනයක් උද්ගත වූ අවස්ථාවකදී හෝ එවැනි සිදුවීමක් හෝ තර්ජනයක් හෝ හැකිතාක් කඩිනමින් සහ මිනිස් ජීවිත කෙරෙහි වූ අවම අවදානමකින් යුක්තව අවසන් කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් වූ සංදේශන පහසුකම් සහ වෙනත් විධිවිධාන සලස්වා දීමෙන් ගිවිසුම් පාර්ශවයන් අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් සහාය විය යුතුය.

8. නීති විරෝධී අල්ලා ගැනීමේ ක්‍රියාවකට හෝ වෙනත් නීති විරෝධී ක්‍රියාවකට භාජනය වී ඇති, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් ගුවන් යානයක් තම දේශයේ භූමිය මත නාවතා නිබන්දන අවස්ථාවකදී එහි මගීන්ගේ සහ සේවක පිරිසගේ ජීවිත ආරක්ෂා කිරීම සඳහා තමන් වෙත පැවරී ඇති වැඩි වගකීම හේතුකොටගෙන එකී ගුවන් යානය පිටත් කරවීමේ අවශ්‍යතාවයක් පැන නැගුනහොත් විනා එවැනි ගුවන් යානයක් එතැනම රඳවා තබා ගන්නා බවට සහතික වීම සඳහා ගත හැකි සෑම පියවරක්ම එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් ගත යුතුය.
9. අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් මෙම වගන්තියෙහි සඳහන් ගුවන් සේවා පුරක්ෂිතතා විධිවිධාන උල්ලංඝනය කර ඇති බව විශ්වාස කිරීමට තරම් ප්‍රමාණවත් හේතු තිබෙන විට එසේ විශ්වාස කරන ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගඟන නාවික බලධාරියා සමඟ කරුණු පිළිවිසීමේ අවස්ථාවක් වහාම ලබා දෙන ලෙස ඉල්ලීමක් කළ හැකිය. එවැනි ඉල්ලීමක් කර දින 15 ක් ඉකුත් වීමට පෙර සතුටුදායක එකඟත්වයකට එළඹිය නොහැකි වුවහොත් එම තත්වය මෙම ගිවිසුමෙහි 4 වන වගන්තියේ (1) ඡේදය අනුව කටයුතු කිරීමට හේතුවක් වනවා ඇත. හදිසි අවස්ථාවක හේතුවෙන් එසේ කටයුතු කිරීමට අවශ්‍ය වුවහොත් දින 15 කාලසීමාව ඉක්මවා යාමට පෙර වුවද 4 වන වගන්තියේ (1) ඡේදය යටතේ කටයුතු කිරීමේ අයිතිය ගිවිසුම් පාර්ශවයකට තිබේ. ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් මෙම ඡේදයට අනුකූලව ගනු ලබන කිසියම් ක්‍රියා මාර්ගයක් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය විසින් මෙම වගන්තියේ සඳහන් පුරක්ෂිතතා විධිවිධාන වලට අනුකූලව කටයුතු කළ කල්හි අත්හිටුවිය යුතුය.

12 වන වගන්තිය

වාණිජ කටයුතු

1. අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුළ බලපැවැත්වෙන නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව -
  - (අ) එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් දේශය තුළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා සැපයීම සහ අලෙවි කිරීම සඳහාත් ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවා සැපයීමට අදාළ වෙනත් විවිධ කාර්යයන් සඳහාත් කාර්යාල පිහිටුවීමේ අයිතිවාසිකම ගිණිවේ.
  - (ආ) එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍යවන තමන්ගේම

2. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය තම දේශය තුළ පරිගණකගත වෙන් කිරීමේ ක්‍රම භාවිතා කිරීමේදී සහ හැසිරවීමේදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආචාර රීති අනුගමනය කළ යුතු අතර පරිගණකගත වෙන් කිරීමේ ක්‍රම වලට අදාළ වෙනත් රෙගුලාසි සහ වගකීම් සමග ද යථායෝග්‍ය භාවයෙන් යුක්තව කටයුතු කළ යුතුය.
3. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය, තම දේශය තුළදී මගීන්, ගමන් බඩු සහ නැව් බඩු ප්‍රවාහණය කිරීමෙන් සහ දේශීය රෙගුලාසි වලට අනුව අවසර දිය හැකි ගුවන් ප්‍රවාහණයට අදාළ වෙනත් කටයුතු වලින් ද අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් වියදම අභිභවා උපයාගත් ආදායම නිදහස්ව මාරු කර ගැනීමේ අයිතිය එකී ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම වෙත පිරිනැමිය යුතුය. එවැනි මාරු කිරීම් ප්‍රවර්තන ගෙවීම් පාලනය කෙරෙන අදාළ දේශීය නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලවූ විනිමය අනුපාතය අනුව සිදු කළ යුතුය. නිල වශයෙන් අනුමත කරන ලද විදේශ විනිමය අනුපාතයක් නොමැති අවස්ථාවකදී ප්‍රවර්තන ගෙවීම් සඳහා එවකට වෙළඳපොළේ පවතින විදේශ විනිමය අනුපාත පදනම් කරගෙන එවැනි මාරු කිරීම් සිදු කළ යුතුය.
4. කිසියම් ගිවිසුම් පාර්ශවයක්, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් වියදම අභිභවා උපයාගත් ආදායම මාරු කර ගැනීම සම්බන්ධව සීමා කිරීම් පනවන්නේ නම්, පරස්පර වශයෙන්, ප්‍රථම පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම මත එවැනිම වූ සීමා කිරීම් පැනවීමේ අයිතියක් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය සතු වන්නේය.

13 වන වගන්තිය

කාල සටහන් අනුමත කිරීම.

1. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නිශ්චිත මාර්ගයන්හි සේවා මෙහෙයවීම ආරම්භ කිරීමට දින 30 කට පූර්වයෙන් අපේක්ෂා කරන සේවාවන්හි කාල සටහන අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගගන නාවික බලධාරියා වෙත අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යතුය. මේහි, ගමන් වාර ගණන (බහුලතාව) ගුවන්යානා වර්ගය, වින්‍යාසය, සේවයෙහි ස්වභාවය සහ මහජනයා සඳහා උපයෝජ්‍ය වශයෙන් සපයනු ලබන ආසන සංඛ්‍යාව නිශ්චය වශයෙන් සඳහන් කර තිබිය යුතුය. විශේෂ අවස්ථාවන්හිදී එකී බලධාරියාගේ අනුමැතියට යටත්ව මෙම කාලසීමාව අඩු කර ගත හැකිය.



2. කිසියම් ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමක්, කලින් අනුමත කරන ලද කාල සටහනෙන් ආවරණය කෙරෙන ගමන් වාර වලට අමතරව ඒ ඒ අවස්ථාව සඳහා තත්කාර්යය පියසර මෙහෙයවීමට හෝ පසු වෙනස් කිරීම් සිදු කිරීමට හෝ අදහස් කරන්නේ නම් ඒ සඳහා අදාළ ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගඟන නාවික බලධාරියාගේ පූර්ව අනුමැතිය ලබාගත යුතුය.

### 14 වන වගන්තිය

#### ගාස්තු ක්‍රම

1. ගිවිසුම් පාර්ශවයන් දෙකට අයත් දේශයන් අතර සිදු කෙරෙන ගුවන් ගමන් සඳහා ගාස්තු ක්‍රම අනුමත කිරීමේදී එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයට අයත් දේශයෙන් ආරම්භ කෙරෙන (ප්‍රවාහණ ලියකියවිලි වල සඳහන් තොරතුරු අනුව) ගුවන් ගමන් සඳහා එක් දිශාවකට හෝ යාම් ඊම් සඳහා හෝ ගාස්තු ක්‍රම අනුමත කිරීමේ හෝ අනුමත කිරීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ අයිතිය එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයට හිමිවන්නේය. අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශයෙන් ආරම්භ කෙරෙන ගුවන් ගමන් සඳහා එක් දිශාවකට හෝ යාම් ඊම් සඳහා හෝ යෝජිත ගාස්තු ක්‍රම ආරම්භ කිරීම හෝ දැනටමත් පවතින ගාස්තු ක්‍රම තවදුරටත් පවත්වාගෙන යාම හෝ වලක්වාලීමට කිසිදු ගිවිසුම් පාර්ශවයක් ඒකපාක්ෂිකව කටයුතු නොකළ යුතුය.
2. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම, ගාස්තු ක්‍රම නිශ්චය කිරීමේදී මෙහෙයුම් පිරිවැය, ප්‍රමාණවත් ලාභයක්, පවත්නා තරඟකාරිත්ව තත්වයන්, සහ වෙළඳපොල මෙන්ම ප්‍රවාහණ සේවා පරිහරණය කරන්නන්ගේ අවශ්‍යතා ආදී කරුණු සැලකිල්ලට ගත යුතුය.
3. අසාධාරණ ලෙස විභේදනකාරී වන බව හෝ ප්‍රමුඛ ස්ථානයක අනිසි ක්‍රියාවන් හේතුවෙන් අනවශ්‍ය ලෙස අධික හෝ සීමාකාරී වන බව හෝ සෘජු හෝ අනියම් හෝ සහනාධාර හේතුවෙන් කෘතීම ලෙස පහත මට්ටමක පවතින බව හෝ පෙනී යන, එසේ නැතහොත් කොල්ලකාරී භාවයෙන් යුත් ගාස්තු ක්‍රම සම්බන්ධව විශේෂ අවධානය යොමු කිරීමට ගිවිසුම් පාර්ශවයන් එකඟ වන්නේය.
4. එකිනෙක නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් ගාස්තු ක්‍රම හඳුන්වා දීමට බලාපොරොත්තුවන දිනයට අවම වශයෙන් එක් මාසයකට පෙර එකී ගාස්තු ක්‍රම ඒ සඳහා බලය පැවරුණු ගඟන නාවික බලධාරියා වෙත අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

5. නිසි බලය සහිත ගගන නාවික බලධාරියා, ඔහු වෙත අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇති කිසියම් ගාස්තු ක්‍රමයක් අනුමත කිරීම ප්‍රතික්ෂේප කරන්නේ නම් එකී ගාස්තු ක්‍රමය ඔහු වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද දිනයට පසුව දින 21 ක් ඉකුත්ව යාමට පෙර ඒ බව අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම වෙත දැනුම් දිය යුතු ය. එවැනි තත්වයකදී එම ගාස්තු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක නොකළ යුතුය. නව ගාස්තු ක්‍රමය හඳුන්වාදීමෙන් පසු ඉවත් කිරීමට බලාපොරොත්තුවූ එතෙක් පැවති ගාස්තු ක්‍රමයම තවදුරටත් යොදා ගත යුතුය. එකී අවස්ථාව වන විට කිසියම් ගාස්තු ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මකව නොතිබුණි නම් නිසි බලය සහිත ගගන නාවික බලධාරියා විසින් ගනු ලබන තීරණය පිළිගත යුතුය.
6. නිසි බලය සහිත ගගන නාවික බලධාරියාගේ තීරණය ලැබෙන තුරු අදාළ ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමට, එකී ගාස්තු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක වීමට යෝජිත දින හෝ ඉන්පසුව ආරම්භ කෙරෙන හෝ ගුවන් ගමන් සඳහා යෝජිත ගාස්තු ක්‍රමය අනුව අලෙවි කිරීම, ප්‍රචාරක කටයුතු සහ විකිණීම් කටයුතු කරගෙන යා හැකිය. කෙසේ වුවද, එසේ කටයුතු කිරීමේදී එකී ගාස්තු ක්‍රම "රජයේ අනුමැතියට යටත්" බව හඳුන්වා දිය යුතුය.

15 වන වගන්තිය

දුම්බීම තහනම් කරන ලද පියසර

එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය, ගිවිසුම් පාර්ශව දෙකට අයත් දේශයන් අතර තම ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් විසින් මෙහෙයවනු ලබන, මගීන් ප්‍රවාහණය කරන පියසරයන් තුළ දුම්බීම අධෛර්යමත් කළ යුතුය.

16 වන වගන්තිය

තොරතුරු හුවමාරු කර ගැනීම

1. ගිවිසුම් පාර්ශවයන් දෙකට අයත් ගගන නාවික බලධාරීන් ඔවුන්නොවුන්ගේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් වලට, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුලට එම දේශය හරහා සහ එම දේශයෙන් පිටතට මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා නිකුත් කර ඇති ප්‍රවර්තන බලය පැවරුම් පිළිබඳ තොරතුරු හැකිතාක් ඉක්මණින් ඔවුන්නොවුන් අතර හුවමාරු කර ගත යුතුය. නිශ්චිත මාර්ගවල සේවා මෙහෙයුම් සඳහා නිකුත් කර ඇති ප්‍රවර්තන සහතික සහ බලයපැවරීම් ද සංශෝධන හෝ නිදහස් කිරීමේ නියෝග ද මෙම තොරතුරු වලට ඇතුළත් විය යුතුය.
2. ගිවිසුමක් සේවා මෙහෙයවීම් සමාලෝචනය කිරීමේ කාර්යයෙහිදී සෑහෙන දුරට අවශ්‍යවන, ගිවිසුමක් සේවාවන් මගින් ප්‍රවාහණය කරන ලද මගීන් සංඛ්‍යාව පිළිබඳව, නැව් නැගීමේ සහ ගොඩබැසීමේ ස්ථාන ද පෙන්වමින් සකස් කරන ලද

සබයාලේඛන ඇතුළත් කර තලින් කල නිකුත් කරන ප්‍රකාශන සහ ඒ පිළිබඳ වෙනත් ප්‍රකාශන අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයේ ගඟන නාවික බලධාරියා විසින් ඉල්ලා සිටි අවස්ථාවක තම තමන්ගේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම් ලවා සපයා දීමට එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය කටයුතු කළ යුතුය.

**17 වන වගන්තිය**

**පිළිවිසීම**

1. මෙම ගිවිසුමෙහිත් ඊට යාකර ඇති ඇළුණුමෙහිත්, නියමිත විධිවිධාන ක්‍රියාත්මක කෙරෙන බවටත් එකී විධිවිධාන වලට අනුකූලව සතුටුදායක ලෙස කටයුතු කරන බවටත් සහතික වීම සඳහා ගිවිසුම් පාර්ශවයන්ට අයත් ගඟන නාවික බලධාරීන් සමීප සහයෝගීතාවයෙන් යුක්තව වරින් වර කරුණු පිළිවිසීම් මගින් අදහස් හුවමාරු කර ගත යුතුය. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයකට ගිවිසුම ක්‍රියාත්මක කිරීම, අර්ථ නිරූපණය සහ යෙදීම පිළිබඳව කරුණු පිළිවිසීමේ අවස්ථාවක් ලබාදෙන ලෙස ඕනෑම අවස්ථාවක අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයෙන් ඉල්ලා සිටිය හැකිය.
2. එවැනි පිළිවිසීම්, (4 වන 9 වන සහ 11 වන වගන්ති යටතේ පැවැත්වෙන පිළිවිසීම් හැර) ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් වෙනත් ආකාරයකින් එකඟ වී ඇත්නම් විනා, ඒ සඳහා ඉල්ලීමක් ලැබුණු දිනයේ සිට දින 60 ක් ඇතුළත ආරම්භ විය යුතුය.

**18 වන වගන්තිය**

**මතභේද නිරවුල් කිරීම.**

1. මෙම ගිවිසුමෙහි අර්ථ නිරූපණය හෝ එය යොදා ගැනීම හෝ පිළිබඳව ගිවිසුම් පාර්ශවයන් අතර කිසියම් මතභේදයක් පැන නැගුනහොත් ඔවුනොවුන් අතර සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් එය නිරවුල් කර ගැනීමට පළමුකොට ප්‍රයත්න දැරිය යුතුය.
2. එවැනි මතභේදයක් සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් නිරවුල් කර ගැනීමට නොහැකි වූ අවස්ථාවකදී කිනම් ගිවිසුම් පාර්ශවයක හෝ ඉල්ලීම මත එකී මතභේදය බේරුම් කරුවන් 3 දෙනෙකුගෙන් යුත් විනිශ්චය සභාවක් වෙත තීරණයක් සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය.
3. එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය එක් බේරුම්කරුවකු බැගින් නම් කළ යුතු අතර තුන්වන බේරුම්කරු පත් කළ යුත්තේ ගිවිසුම් පාර්ශව දෙකේම අනෙකුත් එකඟත්වය මත ය. විනිශ්චය සභාවේ සභාපති වශයෙන් කටයුතු කළ යුතු මෙම තෙවැනි බේරුම් කරු තුන් වන රාජ්‍යයක ජාතිකයෙකු විය යුතුය.

4. මහජේදයක් නිරවුල් කිරීම සඳහා එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයකින් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය වෙත රාජ්‍ය දත සේවා මාර්ගයෙන් ඉල්ලීමක් ලැබී දින 60 ක කාලයක් ඇතුළත එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවය තමන්ගේ බේරුම්කරු නම් කළ යුතුය. තවත් දින 60 ක කාලයක් ඉකුත් වීමට පෙර තුන්වන බේරුම්කරු ද පත් කළ යුතුය.
5. එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් හෝ නියමිත කාලය ඇතුළත බේරුම්කරුවකු නම් කිරීමට අපොහොසත් වුවහොත් හෝ නියමිත කාලය ඇතුළත 3 වන බේරුම් කරු පත් කිරීමට අපොහොසත් වුවහොත් හෝ ඕනෑම ගිවිසුම් පාර්ශවයක ඉල්ලීම මත ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ කවුන්සිලයේ සභාපතිවරයා විසින් අවස්ථාවෝචිත පරිදි එක් බේරුම් කරුවකු හෝ බේරුම්කරුවන් හෝ පත් කරනු ඇත. මේවාහි අවස්ථාවකදී ද තුන්වන බේරුම්කරු තුන්වන රාජ්‍යයක ජාතිකයෙකු විය යුතු අතර ඔහු විනිශ්චය සභාවේ සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරනු ඇත.
6. බේරුම්කර විනිශ්චය සභාව විසින් දෙනු ලබන තීරණය, එකී තීරණයට අදාළ වූ හේතු ද සහිතව ලිඛිතව දිය යුතුය. අදාළ මත හේදය බේරුම්කර විනිශ්චය සභාව වෙත ඉදිරිපත් කරන අවස්ථාවේ ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් වෙනත් ආකාරයකින් තීරණය කර ඇත්නම් විනා විනිශ්චය සභාවේ තීරණය ගිවිසුම් පාර්ශව දෙකටම අනුගමය වේ.
7. ගිවිසුම් පාර්ශවයන් වෙනත් ආකාරයකට එකඟ වුවහොත් විනා විනිශ්චය සභාව විසින්ම විනිශ්චය කටයුතු පවත්වන ස්ථානය තීරණය කරනු ඇති අතර අදාළ කාර්ය පටිපාටිය ද තීරණය කර පිහිටුවා ගන්නවා ඇත.
8. විනිශ්චය සභාවේ අවසාන තීරණයට යටත්ව බේරුම් කිරීමේ අතුරු වියදම් ගිවිසුම් පාර්ශවයන් විසින් සමානුපාතිකව දැරිය යුතුය.
9. කිසියම් එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් ඉහත (6) වන ඡේදයෙහි සඳහන් තීරණයකට අනුව කටයුතු කිරීමට අපොහොසත් වුවහොත් හෝ එසේ කටයුතු නොකරන තාක් කල් හෝ එකී වරදකාර ගිවිසුම් පාර්ශවයට මෙම ගිවිසුම යටතේ පිරිනමා ඇති කිසියම් අයිතවාසිකමක් හෝ වරප්‍රසාදයක් අත්හිටුවීමේ හෝ අවලංගු කිරීමේ හෝ අයිතිය අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට හිමි වේ.

19 වන වගන්තිය

ගිවිසුම සංශෝධනය කිරීම.

1. කිනම් හෝ ගිවිසුම් පාර්ශවයක්, මෙම ගිවිසුමෙහි කිසියම් විධිවිධානයක් සංශෝධනය කිරීම යෝග්‍ය බව දඳහස් කරන්නේ නම් එවැනි සංශෝධනයක් සම්බන්ධයෙන් 17 වන වගන්තියේ විධි විධාන අනුව එකඟත්වයකට එළඹිය යුතු අතර එය රාජ්‍ය දූත සටහන් හුවමාරු කර ගැනීමකින් සිදු කළ යුතුය. ගිවිසුම් පාර්ශව විසින්, එකිනෙක ගිවිසුම් පාර්ශවයේ අදාළ අභ්‍යන්තර අනුමත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කිරීමට ගතවන කාලය අනුව නිශ්චය කරනු ලබන දිනයක සිට එම සංශෝධනය ප්‍රබලකර භාවයට පත් වේ.
2. මෙම ගිවිසුමට අනුබද්ධ ඇමුණුමෙහි සිදු කළ යුතු සංශෝධන කිසිවක් වෙනොත් ඉහත (1) ඡේදයේ විධිවිධාන නොසලකා කෙලින්ම ගිවිසුම් පාර්ශවයන්හි ගඟන භාවිත බලධාරීන් අතර ඒ පිළිබඳව එකඟත්වයකට එළඹිය හැකිය. රාජ්‍ය දූත සේවා මාර්ගයෙන් ස්ථිර කළ පසු එවැනි සංශෝධන ප්‍රබලකර භාවයට පත් වේ.
3. ගිවිසුම් පාර්ශවයන් දෙකටම කිසියම් ජාත්‍යන්තර සම්මුතියකට හෝ බහු පාර්ශවීය ගිවිසුමකට අනුව කටයුතු කිරීමට සිදුවන අවස්ථාවක එවැනි සම්මුතියක හෝ ගිවිසුමක විධිවිධාන මගින් අවශ්‍ය වෙනස්කම් සහිතව මෙම ගිවිසුම සංශෝධනය වන බව සැලකිය යුතුය.

20 වන වගන්තිය

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයෙහි ලියාපදිංචි කිරීම.

මෙම ගිවිසුමත්, එහි සංශෝධන කිසිවකුත් ලියාපදිංචිකිරීම සඳහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

21 වන වගන්තිය  
ක්‍රියාත්මක කිරීම.

මෙම ගිවිසුම ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී, ගිවිසුම් පාර්ශවයන් ප්‍රඥප්තියේ විධිවිධාන වලට (එකී විධිවිධාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහණ සේවාවන්ට අදාළ වන ප්‍රමාණයට) අනුව කටයුතු කළ යුතුය.

22 වන වගන්තිය  
ගිවිසුම අවසන් කිරීම.

1. මෙම ගිවිසුම අවසන් කිරීම සඳහා වන සිය තීරණය ඕනෑම අවස්ථාවක, එක් ගිවිසුම් පාර්ශවයක් විසින් රාජ්‍ය දුක සේවා මාර්ගයෙන් අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය වෙත දන්වා යවනු ලැබිය හැකිය. එවැනි තීරණයක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත ද සමගාමීව දැනුම් දිය යුතුය. එවැනි අවස්ථාවක, අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය වෙත එම දැනුම් දීම ලැබුණු දිනයට මාස 12 කට පසු, අදාළ කාලසීමාව ඉකුත් වීමට පෙර එකඟත්වයක් අනුව අවසන් කිරීමේ දැනුම් දීම ඉල්ලා අස්කරගනු නොලැබුවහොත්, ගිවිසුම අවසන් විය යුතුය.
2. අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවය එවැනි දැනුම් දීමක් තමන් වෙත ලැබුණු බව දන්වා නොසිටි අවස්ථාවක ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට අදාළ දැනුම් දීම ලැබුණු දිනයේ සිට දින 14 කට පසු අනෙක් ගිවිසුම් පාර්ශවයට ද එය ලැබී ඇති බව සලකා කටයුතු කළ යුතුය.

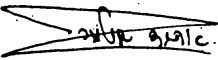
23 වන වගන්තිය  
බලාත්මක කරනු ලැබීම.

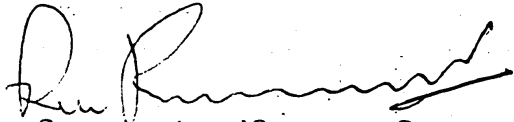
මෙම ගිවිසුම බලාත්මක කිරීම සඳහා ඔවුනොවුන්ගේ අභ්‍යන්තර අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කරන ලද බව රාජ්‍ය දූත සටහන් හුවමාරු කර ගැනීමෙන් එකිනෙක පාර්ශවය වෙත ලිඛිතව දැනුම් දුන් දිනයේ පටන් මෙම ගිවිසුම බලාත්මක භාවයට පත් වනු ඇත.

එකිනෙක රාජ්‍යයන් විසින් යථා පරිදි බලය පවරනු ලැබූ පහත අත්සන් තබා ඇති පූර්ණ බලධාරීන් විසින් මීට සාක්ෂි වශයෙන් මෙම ගිවිසුමට අත්සන් තබා ඇත.

වජ්‍ය. බි.පි.පී. කේ. ඩු. ජයාලක්ෂ්මි ම.ප. 24 දෙන. 20/06/2012

සමාන විශ්වාසනීයත්වයකින් යුත් හිඛෘ, සිංහල සහ ඉංග්‍රීසි භාෂා වලින් එක් එක් භාෂාවකින් මුල් ගිවිසුම් දෙක බැගින් සකස් කර ඇත. අර්ථ කථනය පිළිබඳව කිසියම් මතභේදයක් උද්ගත වූ අවස්ථාවකදී ඉංග්‍රීසි පෙළ අනුව කටයුතු කළ යුතුය.

  
ඉස්රෙයල් රාජ්‍යයේ  
රජය වෙනුවෙන්

  
ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී  
ජනරජයේ රජය වෙනුවෙන්

ඇමුණුම

මාර්ග උපලේඛනය

1. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ නම්කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙහෙයුම් සිදු කළයුතු මාර්ග

පිටත් වන ස්ථාන	අතරමැදි ස්ථාන	ගමනාන්ත ස්ථාන	ඉන් මිබිබට ඇති ස්ථාන
ශ්‍රී ලංකාවේ ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන	ඉස්ලාමාබාද් ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන

දෙපාර්ශවයේ ගඟන නාවික බලධාරීන් ඊට එකඟ වන්නේ නම් විනා අතර මැද හෝ මිබිබට ඇති ස්ථාන සහ ඉස්ලාමාබාද් තුළ ඇති ස්ථාන අතර පස්වන නිදහසේ අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අවසර නොලැබේ.

2. ඉස්ලාමාබාද් රාජ්‍යයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම විසින් මෙහෙයුම් සිදු කළ යුතු මාර්ග

පිටත් වන ස්ථාන	අතරමැදි ස්ථාන	ගමනාන්ත ස්ථාන	ඉන් මිබිබට ඇති ස්ථාන
ඉස්ලාමාබාද් ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන	ශ්‍රී ලංකාවේ ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන

දෙපාර්ශවයේ ගඟන නාවික බලධාරීන් ඊට එකඟ වන්නේ නම් විනා අතර මැද හෝ මිබිබට ඇති ස්ථාන සහ ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඇති ස්ථාන අතර පස්වන නිදහසේ අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අවසර නොලැබේ.

3. මෙම සේවා ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගම නම් කරන ලද ගිවිසුම් පාර්ශවයේ දේශය තුළින් ආරම්භ කිරීමේ හෝ අවසන් කිරීමේ කොන්දේසිය මත ගුවන් ප්‍රවාහණ සමාගමේ අහිමිතය පරිදි කිසියම් පියසරයක් හෝ සියළුම පියසර හෝ අතර මැද හෝ මිබිබට ඇති හෝ ස්ථාන කීපයක් හෝ සියල්ල හෝ අත්හැර මෙහෙයවිය හැකිය.



[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DÉMOCRATIQUE DE SRI LANKA

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République socialiste démocratique de Sri Lanka (ci-après dénommés "les Parties contractantes");

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un accord complémentaire et conforme à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Reconnaissant l'importance des transports aériens comme moyen de créer et de conserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays;

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale;

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

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de l'État d'Israël, du Ministre des transports et, dans le cas du Gouvernement de la République socialiste démocratique de Sri Lanka, du Ministre chargé de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à effectuer les fonctions relevant du présent Accord;

b) L'expression "services convenus" s'entend des services aériens internationaux réguliers sur des "routes spécifiées" pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, séparément ou en combinaison, conformément à la capacité convenue. L'expression "routes spécifiées" s'entend d'une route spécifiée à l'annexe au présent Accord;

c) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son annexe établie en application de celui-ci et de toute modification à l'Accord ou à l'annexe;

d) Les expressions "services aériens", "services aériens internationaux", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne respectivement l'Article 96 de la Convention;

e) Le terme "annexe" s'entend des tableaux des routes joints en annexe au présent Accord et toutes clauses ou notes apparaissant dans ladite annexe, ainsi que toute modification y relative, l'annexe étant considérée comme faisant partie intégrante de l'Accord;

f) Le terme "capacité", en ce qui concerne un aéronef, s'entend de la charge utile dudit aéronef disponible sur une route ou un tronçon de route. Le terme "capacité", en ce qui con-

cerne un service convenu, s'entend de la capacité de l'aéronef utilisé sur ledit service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ledit aéronef durant une période donnée sur une route ou un tronçon de route;

g) Le terme "marchandises" comprend le courrier;

h) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend : i) Toute modification y relative entrée en vigueur en vertu de l'alinéa a) de l'Article 94 de la Convention et ratifiée par les deux Parties contractantes; ii) Toute annexe ou modification adoptée en application de l'Article 90 de cette Convention, dans la mesure où ladite annexe ou modification, à un moment donné, prend effet pour les deux Parties contractantes;

i) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

j) L'expression "matériel de sécurité" a le sens que lui donne l'annexe 9 de la Convention;

k) Le terme "tarifs" s'entend des prix à payer aux entreprises de transport aérien désignées pour le transport de passagers et de marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, à l'exclusion de la rémunération et des conditions liées au transport du courrier;

l) Le terme "territoire", en ce qui concerne un État, a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention;

m) L'expression "redevances d'usage" s'entend des redevances exigées aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou dont l'imposition est autorisée par elles, pour l'utilisation des biens-fonds aéroportuaires ou des installations et services de navigation aérienne, y compris les services et installations accessoires pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises.

#### *Article 2. Octroi de droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord aux fins de permettre à son entreprise de transport aérien d'établir et d'exploiter des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Sauf dispositions contraires du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante jouit des droits suivants :

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

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Faire des escales sur ledit territoire aux points indiqués dans l'annexe, en vue d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des bagages et des marchandises en provenance ou à destination des points sur les routes spécifiées dans l'exploitation d'un service convenu.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées au titre de l'article 3, jouissent également des droits précisés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du présent article n'est censée conférer à une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages et des marchandises pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de ladite autre Partie contractante.

5. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières ou exceptionnelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement de manière appropriée les routes convenues d'un commun accord par les Parties contractantes.

6. Aux points sur les routes spécifiées, l'entreprise de transport aérien désignée a le droit d'utiliser toutes les voies aériennes, les aéroports et autres installations fournis par les Parties contractantes sur une base non discriminatoire.

### *Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. L'autorité aéronautique de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien notifie par écrit ladite désignation à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante par la voie diplomatique.

2. Au reçu de ladite désignation, l'autre Partie contractante accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. L'autorité aéronautique d'une Partie contractante peut exiger de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ladite autorité applique normalement et raisonnablement à l'exploitation de services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée, les droits précisés à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude :

1) Que ladite entreprise de transport aérien est constituée en société et que son siège social, son administration centrale ou son établissement principal est situé sur le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien;

2) Qu'elle détient un permis d'exploitation aérienne ou autre licence semblable délivré par l'autorité aéronautique de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien;

3) Qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif sont entre les mains de ressortissants de ladite Partie contractante.

5. Les services convenus peuvent commencer à être exploités à tout moment, en totalité ou en partie, à condition :

a) Que la Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une entreprise de transport aérien pour la route spécifiée;

b) Que la Partie contractante accordant les droits ait donné, dans les plus brefs délais, les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise de transport aérien désignée concernée (sous réserve des dispositions de l'article 4 du présent Accord).

6. Chaque Partie contractante a le droit de retirer, moyennant une notification écrite par la voie diplomatique, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de la remplacer par la désignation d'une autre entreprise de transport aérien.

#### *Article 4. Révocation, suspension et limitation d'autorisation*

1. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante, en ce qui concerne l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'article 2 du présent Accord, ou d'imposer, temporairement ou de façon permanente, le cas échéant, les conditions qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si ladite entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par l'autorité aéronautique de la Partie contractante qui accorde ces droits en conformité avec la Convention;

b) Si l'entreprise de transport aérien manque, de toute autre manière, de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord;

c) Dans tous les cas où la preuve n'a pas été faite : i) Que ladite entreprise de transport aérien est constituée en société et que son siège social, son administration centrale ou son établissement principal est situé sur le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien; ii) Qu'elle détient un permis d'exploitation aérienne valide ou autre licence semblable délivré par l'autorité aéronautique de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien; iii) Qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif sont entre les mains de ressortissants de ladite Partie contractante;

d) Conformément au paragraphe 6 de l'article 9 du présent Accord;

e) Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées en vue d'améliorer la sécurité conformément au paragraphe 2 de l'article 9 du présent Accord;

f) À défaut de parvenir à un accord satisfaisant conformément au paragraphe 3 de l'article 8 du présent Accord;

g) Conformément au paragraphe 9 de l'article 11 du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer, de suspendre ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois et règlements, il n'est fait usage d'un tel droit qu'après consultations avec l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 17.

3. Toute mesure prise par une Partie contractante en vertu du présent article ne doit pas porter atteinte aux droits de l'autre Partie contractante en vertu de l'article 18.

*Article 5. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

1. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toutes les formes de pratiques discriminatoires, déloyales, anti-concurrentielles ou abusives affectant de façon négative la position concurrentielle de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante dans l'exercice de ses droits et autorisations énoncés au présent Accord.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes conviennent de la capacité à exploiter conformément aux principes suivants :

a) Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs;

b) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, dans l'exploitation des services convenus, tiennent dûment compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes;

c) Les services convenus qu'assurent les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et ont pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le transport des passagers et des marchandises, à la fois embarqués et débarqués en des points sur les routes spécifiées de territoires d'Etats tiers, est effectué conformément aux principes généraux suivant lesquels cette capacité doit être proportionnée :

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

2) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services locaux et régionaux;

3) Aux exigences de l'exploitation des services aériens directs.

3. La capacité qui pourra être offerte en vertu du présent article par l'entreprise de chaque Partie contractante dans le cadre de services convenus sera celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes seront convenues avant le commencement de l'exploitation desdits services par ladite entreprise et périodiquement par la suite.

4. Tout accord commercial conclu entre les entreprises de transport aérien désignées est soumis à l'approbation des autorités aéronautiques respectives.

*Article 6. Droits de douane et autres redevances*

1. Conformément au principe de réciprocité, un aéronef exploité pour les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les carburants, les lubrifiants (y compris les huiles hydrauliques), les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, les alcools, le tabac et autres articles destinés à la vente ou à être utilisés par les passagers en cours de vol), ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés seulement dans le cadre de l'exploitation d'un vol ou de l'entretien courant, qui se trouvent à bord dudit aéronef sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts de droits de douane, droits d'accise, droits d'inspection et autres droits et redevances semblables, à condition que ledit équipement et lesdites fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation ou soient consommés durant le survol dudit territoire.

2. Les articles suivants sont exempts de droits de douane et d'accise, de droits d'inspection et autres droits et redevances nationaux semblables :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploité en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et tous équipements aéroportés importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui sont nécessaires à l'entretien et à la réparation de l'aéronef assurant les services convenus;

c) Les carburants, les lubrifiants (y compris les huiles hydrauliques) destinés aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour l'approvisionnement d'un aéronef assurant les services convenus, même lorsque ces fournitures ne sont utilisées que sur une portion du trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante où elles ont été embarquées.

3. Le stock de billets, les lettres de transport aérien et le matériel imprimé qui porte l'emblème de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ladite entreprise désignée, introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante ou pour le compte de ladite entreprise ou embarqués à bord de l'aéronef exploité par ladite entreprise désignée, sont exonérés par l'autre Partie contractante de tous droits de douane, droits d'inspection, droits d'accise et autres droits et redevances semblables.

4. L'équipement normal et autres articles visés au paragraphe 1 du présent article, conservés à bord de l'aéronef exploité par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ladite autre Partie contractante. En pareil cas, lesdits équipements et articles bénéficient des exemptions visées au paragraphe 1 du présent article sous réserve qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière, conformément aux règles et procédures douanières. Les autorités douanières de ladite autre Partie contractante peuvent toutefois exiger que lesdits équipements et articles soient placés sous sa surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règles et procédures douanières.

5. Les exemptions prévues au présent article s'appliquent également lorsque les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des accords en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante de l'équipement normal et des autres articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que l'autre entreprise ou les autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de ladite autre Partie contractante.

*Article 7. Lois et règlements d'entrée et de congé*

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ainsi que l'exploitation et la navigation des aéronefs, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs des deux Parties contractantes et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de ladite Partie contractante.

2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, des bagages, des équipages et des marchandises embarqués à bord de l'aéronef, notamment les règlements en matière d'entrée, de congé, de sécurité aérienne, d'immigration, de passeports, de douane, de devises, de contrôle sanitaire et de quarantaine ou, dans le cas du courrier, les lois et règlements postaux, sont applicables aux passagers, aux bagages, aux équipages et aux marchandises de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

3. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien, qu'elle soit nationale ou étrangère, la préférence sur une entreprise de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements prévus au présent article.

4. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et ne quittant pas l'aire de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle sommaire, sauf pour des mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et le contrôle des stupéfiants. Les bagages et marchandises en transit direct sont exempts de droits de douane, droits d'accise et taxes et redevances similaires non basés sur le coût des services rendus à l'arrivée.

*Article 8. Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats ou licences ne soient délivrés ou validés qu'en conformité avec les normes minimales établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

3. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par une Partie contractante permettent des différences par rapport aux normes établies en vertu de

la Convention, que ces différences aient été notifiées ou non à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante peut, sans porter préjudice aux droits de la première Partie contractante en vertu du paragraphe 2 de l'article 9, demander des consultations avec l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 17, afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante justifiera l'application du paragraphe 1 de l'article 4 du présent Accord.

*Article 9. Sûreté*

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité relatives aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de 30 jours suivant ladite demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'assure pas ou n'applique pas effectivement, dans l'un quelconque des domaines susmentionnés, des normes de sécurité qui soient au moins égales ou supérieures aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures considérées nécessaires à prendre pour se conformer à ces normes minimales. L'autre Partie contractante adopte les mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans les 15 jours ou dans un délai plus long, selon qu'il en sera convenu, il y a lieu d'appliquer le paragraphe 1 de l'article 4 du présent Accord.

3. Il est convenu que tout aéronef exploité par l'une des Parties contractantes sur des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il est à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen (appelée dans cet article "inspection sur l'aire de trafic"), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donnent lieu à :

a) Des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte par les normes minimales déjà établies en vertu de la Convention;

b) Des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et l'application effectives de normes de sécurité déjà établies en vertu de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection, en application de l'Article 33 de la Convention, est libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3 du présent article est refusé par un représentant de ladite entreprise, l'autre



Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence au paragraphe 4 du présent article existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées audit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où elle parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic ou d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 du présent article est abandonnée dès que les faits motivant cette mesure cessent d'exister.

#### *Article 10. Redevances d'usage*

1. Chaque Partie contractante, conformément à ses lois et règlements applicables, veille à ce que les redevances d'usage imposées ou pouvant être imposées par ses organismes compétents à cet effet pour l'utilisation par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des aéroports et autres installations d'aviation civile, sont justes et raisonnables. Ces redevances sont fondées sur de bons principes économiques et ne doivent pas être plus élevées que celles que paient les autres entreprises de transport aérien pour des services analogues.

2. Aucune des Parties contractantes ne donne la préférence à son entreprise ou à une autre entreprise de transport aérien désignée ni n'impose ou ne permet que soient imposées, à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à son entreprise désignée assurant des services aériens internationaux analogues quant à l'usage d'aéronefs analogues et autres installations et services y afférents.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses organismes compétents en matière de redevances et l'entreprise de transport aérien désignée utilisant les services et installations. Dans la mesure du possible, toute proposition de modification des redevances d'usage, ainsi que les informations et données pertinentes à cet effet, sont notifiées aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification.

#### *Article 11. Sécurité aérienne*

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture il-

licite d'aéronefs, signé à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale supplémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signé à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi qu'à tout autre accord régissant l'aviation civile auquel adhèrent les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accordent sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

4. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées en tant qu'annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes.

5. En outre, les Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sous leur pavillon ou des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne applicables aux Parties contractantes.

6. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être exigé de ses exploitants d'aéronefs de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 4 ci-dessus et qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante ou à la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille également avec bienveillance toute demande adressée par l'autre Partie contractante visant l'application de mesures de sécurité spéciales raisonnables sur son territoire en cas de menace particulière à l'aviation civile. Les arrangements d'exécution concernant l'application des mesures de sécurité spéciales sont mis au point et convenus par les autorités compétentes des Parties contractantes.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

8. Autant que faire se peut, chaque Partie contractante prend les mesures nécessaires afin de veiller à ce qu'un aéronef de l'autre Partie contractante faisant l'objet d'un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite qui est au sol sur son territoire y soit

retenu, à moins que son départ ne soit rendu nécessaire par l'obligation prépondérante de protéger la vie de ses passagers et de son équipage.

9. Si une Partie contractante a des motifs valables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation du présent article, l'autorité aéronautique de la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans les quinze (15) jours à compter de la date d'une telle requête justifiera l'application du paragraphe 1 de l'article 4 du présent Accord. Si l'urgence le justifie, une Partie contractante peut prendre des mesures en application du paragraphe 1 de l'article 4 avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Il est mis fin à toute mesure prise en vertu du présent paragraphe dès que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions de sécurité du présent article.

#### *Article 12. Activités commerciales*

1. Conformément aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de l'autre Partie contractante :

a) L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit d'établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux destinés à la prestation ou à la vente de services aériens ainsi que d'autres services accessoires à la prestation de transport aérien;

b) L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit d'installer et d'affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante son personnel de gestion, commercial, opérationnel, technique et autres spécialistes et représentants requis pour assurer l'exploitation des services convenus.

Ces besoins en personnel peuvent au choix de l'entreprise de transport aérien désignée être comblés par son propre personnel de toute nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre entreprise de transport aérien, organisation ou compagnie exploitant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer lesdits services sur le territoire de ladite autre Partie contractante;

c) Chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis ou visas de travail ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 du présent article. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties contractantes exemptent de l'obligation d'obtenir des permis ou visas de travail ou autres documents analogues pour le personnel assurant certains services et fonctions temporaires;

d) L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit de vendre, directement et à sa discrétion, par l'entremise d'agents, des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'utiliser à cette fin ses propres documents de transport. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit de vendre ces prestations, et toute personne a le droit de les acheter, en monnaie locale ou en une toute autre monnaie librement convertible. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a le droit de régler ses dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie contractante en mon-

naie locale ou, pour autant que cela réponde aux règles monétaires, en monnaies librement convertibles.

2. Chaque Partie contractante applique le Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation de l'OACI sur son territoire en conformité avec d'autres règlements et obligations applicables concernant les systèmes informatisés de réservation.

3. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ladite entreprise sur son territoire en rapport avec le transport de passagers, de bagages, ainsi qu'avec toute autre activité relative au transport aérien qui peut être autorisée en vertu des règlements nationaux. Ces transferts se font sur la base des taux de change conformément aux lois et règlements nationaux respectifs applicables utilisés pour les paiements courants ou, en l'absence de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants.

4. Si une Partie contractante impose des restrictions sur le transfert de l'excédent des recettes sur les dépenses par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, cette dernière est libre d'imposer des restrictions réciproques à l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante.

#### *Article 13. Approbation des programmes d'exploitation*

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante soumet à l'approbation de l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant le commencement des services sur les routes spécifiées, le programme des services prévus, précisant la fréquence, le type d'aéronef, la configuration, la nature des services et le nombre de sièges mis à la disposition du public. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit sous réserve du consentement de ladite autorité.

2. Si l'entreprise de transport aérien désignée souhaite exploiter des vols spéciaux en plus de ceux couverts par les programmes approuvés, ou y apporter des modifications ultérieurement, elle doit obtenir l'autorisation préalable de l'autorité aéronautique de la Partie contractante concernée.

#### *Article 14. Tarifs*

1. Chaque Partie contractante a le droit d'approuver ou de désapprouver les tarifs pour un aller simple ou un aller et retour entre les territoires des deux Parties contractantes commençant sur son propre territoire (selon l'information contenue dans les documents de transport). Aucune Partie contractante ne prend de mesure unilatérale pour empêcher l'instauration des tarifs proposés ou la poursuite des tarifs en vigueur pour un aller simple ou un aller et retour entre les territoires des deux Parties contractantes commençant sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. En déterminant les tarifs, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante tient dûment compte du coût de l'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice

raisonnable, des conditions existantes de la concurrence et de la situation du marché, ainsi que de l'intérêt des usagers.

3. Les Parties contractantes conviennent de prêter une attention particulière aux tarifs qu'elles considèrent comme inacceptables parce que déraisonnablement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante ou artificiellement faibles du fait de l'octroi direct ou indirect d'une subvention ou bien abusifs.

4. Chaque entreprise de transport aérien soumet les tarifs, pour approbation, à l'autorité aéronautique compétente un mois au moins avant la date prévue de leur introduction.

5. Si l'autorité aéronautique compétente n'approuve pas un tarif soumis pour approbation, elle en informe l'entreprise concernée au moins vingt et un jours suivant la date de présentation du tarif. Dans ce cas, le présent tarif ne s'applique pas. Le tarif continue de s'appliquer jusqu'à ce qu'il soit remplacé par le nouveau tarif. S'il n'y a aucun tarif à ce moment-là, la décision de l'autorité aéronautique compétente prévaut.

6. En attendant la décision de l'autorité aéronautique compétente, l'entreprise de transport aérien concernée peut entreprendre la commercialisation, la publicité et la vente aux tarifs proposés pour permettre au transport de commencer à compter de la date de mise en vigueur proposée sous réserve qu'il soit précisé que ledit tarif est "sujet à l'approbation du gouvernement".

#### *Article 15. Interdiction de fumer*

Chaque Partie contractante encourage ses entreprises de transport aérien à interdire de fumer à bord de tous les vols de transport de passagers qu'elles exploitent entre les territoires des Parties contractantes.

#### *Article 16. Échange de renseignements*

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangent aussi rapidement que possible les renseignements concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à l'intérieur ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications ou les ordres d'exemption.

2. Chaque Partie contractante veille à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, sur demande, des relevés statistiques périodiques ou autres en ce qui concerne le trafic transporté sur les services convenus indiquant les points d'embarquement et de débarquement, qui sont normalement nécessaires à la révision de l'exploitation des services convenus.

#### *Article 17. Consultations*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement en vue d'assurer la mise en oeuvre et le respect fidèle des dispositions du présent Accord et de son annexe. Chacune des Parties contractantes

peut de temps à autre demander des consultations sur la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.

2. Lesdites consultations, sauf pour celles prévues aux articles 4, 9 et 11, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. En cas de différend s'élevant entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si elles ne parviennent à un règlement par voie de négociations, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis à la décision d'un tribunal de trois (3) arbitres.

3. Chaque Partie contractante désigne un arbitre et le troisième est nommé par les deux Parties contractantes d'un commun accord. Le troisième arbitre qui agit en qualité de président du tribunal est ressortissant d'un État tiers.

4. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes reçoit de l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, une demande d'arbitrage du différend par un tribunal arbitral, et le troisième arbitre est nommé dans les soixante (60) jours qui suivent.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. En pareil cas, le tiers arbitre, qui est ressortissant d'un État tiers, agit en qualité de président du tribunal arbitral.

6. Toute sentence du tribunal arbitral est rendue par écrit, y compris le raisonnement, et a force obligatoire pour les deux Parties contractantes, à moins qu'elles en aient décidé autrement au moment de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

7. À moins que les Parties n'en conviennent autrement, le tribunal détermine le lieu des procédures et arrête son propre règlement.

8. Sous réserve de la décision finale du tribunal, les frais provisoires de l'arbitrage sont partagés en parts égales entre les Parties contractantes.

9. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une sentence rendue en application du paragraphe 6 ci-dessus, l'autre Partie contractante peut, pour la durée du manquement, limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

#### *Article 19. Modification de l'Accord*

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, ladite modification est convenue conformément aux

dispositions de l'article 17 et prend effet par un échange de notes diplomatiques et entre en vigueur à la date qui est déterminée par les Parties contractantes, sous réserve de l'accomplissement du processus de ratification interne pertinent par chacune des Parties contractantes.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, l'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ladite modification entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par la voie diplomatique.

3. Le présent Accord est censé avoir été modifié, mutatis mutandis, par les dispositions de toute convention internationale ou tout accord international lorsque ladite convention ou ledit accord multilatéral devient contraignant pour les deux Parties contractantes.

*Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et toute modification qui y est apportée sont présentés par les Parties contractantes à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

*Article 21. Mise en oeuvre*

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions de la Convention dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

*Article 22. Dénonciation*

1. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

2. En l'absence d'un accusé de réception de l'avis de dénonciation de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 23. Entrée en vigueur*

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

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

Fait le 24 août 2003 qui correspond au 28e jour d'Av 5763 à Jérusalem en deux exemplaires originaux en hébreu, en cinghalais et en anglais, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

EHUD OLMERT

Pour le Gouvernement de la République démocratique socialiste de Sri Lanka :

RAVINDRA SANDRESH KARUNAYAKE



ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la République socialiste démocratique de Sri Lanka.

POINTS D'ORIGINE	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS DE DESTINATION	POINTS AU-DELÀ
Tout point au Sri Lanka	Un ou plusieurs points	Tout point en Israël	Un ou plusieurs points

Aucun droit de trafic de cinquième liberté ne peut être exercé entre des points intermédiaires et au-delà et des points en Israël, sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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

POINTS D'ORIGINE	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS DE DESTINATION	POINTS AU-DELÀ
Tout point en Israël	Un ou plusieurs points	Tout point au Sri Lanka	Un ou plusieurs points

Aucun droit de trafic de cinquième liberté ne peut être exercé entre des points intermédiaires et au-delà et des points au Sri Lanka, sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. L'entreprise de transport aérien, à son gré, pourra omettre un ou plusieurs points intermédiaires ou un ou plusieurs points au-delà sur un ou sur la totalité de ses vols, à condition que le point de départ et le point d'arrivée des services se trouvent sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise.



---

**UNITED  
NATIONS**

---

**TREATY  
SERIES**

---

Volume  
**2310**

---

**2005**

I. Nos.  
41188-41204

---

**RECUEIL  
DES  
TRAITÉS**

---

**NATIONS  
UNIES**

---

---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

عكس الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعمله عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

#### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

#### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

#### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

#### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

#### COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

---



Printed at the United Nations, New York.  
07-52248—March 2009—1,150  
ISSN 0379-8267