A C C O R D

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL

ET

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Conseil fédéral suisse (ci-après « les Parties contractantes »);

Considérant que Israël et la Suisse sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le décembre 1944,

Désireux de développer la coopération dans le domaine du transport aérien, et

Désireux d'établir les bases nécessaires en vue d'exploiter des services aériens réguliers,

sont convenus de ce qui suit:

Article 1 Définitions

Dans le présent Accord et son Annexe:

a. l'expression « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son art. 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des art. 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties contractantes;

b. l'expression « Accord » signifie le présent Accord, son Annexe et leurs amendements éventuels, lesquels font partie intégrante du présent Accord;

c. l'expression « autorités aéronautiques » signifie, dans le cas de l'État d'Israël, l'autorité aéronautique civile auprès du Ministère des transports et de la sécurité routière et, dans le cas de la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

d. l'expression « entreprises désignées » signifie une ou plusieurs entreprises que l'une des Parties contractantes a désignées, conformément à l'art. 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

e. l'expression « territoire » a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention et les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;

f. l'expression « capacité » désigne la mesure quantitative des services de transport aérien qu'un ou plusieurs transporteurs aériens offrent ou proposent d'offrir dans un marché de paire de villes ou de paire de pays ou sur une route. Elle peut être exprimée en termes de taille des aéronefs, de types d'aéronefs, de nombre de sièges et/ou d'espace pour les marchandises (en poids et/ou en volume), de fréquences ou de quelque combinaison de ces termes;

g. les expressions « prix » ou « tarif » signifient la contrepartie du transport aérien (et de tout autre mode de transport relié à ce dernier) de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) demandée par les compagnies aériennes ou par leurs agents, ainsi que les conditions imposées pour se prévaloir de cette contrepartie.

Article 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après « services convenus » et « routes spécifiées ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

   a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;

   b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;

   c. dans le cadre de l'exploitation d'un service convenu, du droit de faire des escales au (ou aux) point(s) et sur la (ou les) route(s) spécifié(s) dans l'Annexe du présent Accord afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier séparément ou en combinaison en trafic international, à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;

   d. dans le cadre de l'exploitation d'un service convenu, du droit de faire des escales sur le territoire de pays tiers au (ou aux) point(s) et sur la (ou les) route(s) spécifié(s) dans l'Annexe du présent Accord afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier séparément ou en combinaison, à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, spécifiés dans l'Annexe du présent Accord.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées en vertu de l'art. 3 (Désignation et autorisation d'exploitation) du présent Accord jouiront également des droits spécifiés à l'al. 2, let. a et b du présent article.

4. Aucune disposition du présent article ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, leur bagage, des marchandises et du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette Partie contractante.

5. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Article 3 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des al. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que les entreprises ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie contractante désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante, ou si la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux dispositions des art. 7 (Sécurité) et 8 (Sûreté de l'aviation).

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter tout service convenu.

Article 4 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par la (ou les) entreprise(s) désignée(s) de l'autre Partie contractante, aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

   a. ladite (ou lesdites) entreprise(s) de transport aérien ne peuvent démontrer que leur principal établissement est situé sur le territoire de la Partie contractante qui les ont désignées et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante, ou si

   b. ladite (ou lesdites) entreprise(s) n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits, ou si

   c. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Ces droits ne seront exercés qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante, à moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et à la réglementation.

Article 5 Exercice des droits

1 Les entreprises désignées bénéficient de possibilités égales et équitables d'exploiter les services convenus entre les territoires des Parties contractantes.

2. L'objectif premier des entreprises désignées est d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises et les points desservis sur les routes spécifiées et exploitées.

3. La capacité totale qui sera offerte sur les services convenus par les entreprises désignées par les Parties contractantes sera convenue entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, ou approuvée par elles, avant le début de l'exploitation, et par la suite en fonction des besoins de trafic prévus.

4. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie contractante et les territoires de pays tiers sur les services convenus doit être exercé conformément aux principes généraux de développement normal auxquels les deux Parties contractantes souscrivent et à condition que la capacité soit adaptée:

   a. à la demande de trafic à destination et au départ du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien;

   b. à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;

   c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

Article 6 Application des lois et de la réglementation

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire des aéronefs exploités dans la navigation aérienne internationale, ou les vols de ces aéronefs sur ce territoire, s'appliquent aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, bagages, marchandises ou du courrier – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires – s'appliquent aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante lorsqu'ils sont sur ledit territoire.

3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et de la réglementation mentionnées au présent article.

Article 7 Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité maintenues par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés à l'al. 1 du présent article qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures correctives appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'art. 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte des entreprises désignées d'une des Parties contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (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, donne lieu à:

   a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou

   b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

   la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, 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 en vigueur conformément à la Convention.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application de l'al. 3 ci-dessus est refusé par le représentant de ces entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.

6. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, 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 en conformité avec les al. 2 ou 6 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Article 8 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. 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 illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.

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

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'al. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace, et à cette fin, les autorités aéronautiques des Parties contractantes sont habilitées à conclure des accords de mise en œuvre de la sûreté.

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

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans

les quinze (15) jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer, limiter les autorisations et permis techniques des entreprises de transport aérien de cette Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

Article 9 Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus si les conditions qui ont régi leur délivrance ou leur validation sont au moins équivalentes aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.
2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats ou brevets visés à l'al. 1 ci-dessus que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont délivrés à une personne ou à une compagnie aérienne désignée ou pour un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus permettent une différence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention, différence qui a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'autre Partie contractante peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique en question.
3. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître comme valide, pour le survol de son propre territoire et pour l'atterrissage sur son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 10 Exonération des droits et taxes

1. Les aéronefs exploités dans les services internationaux par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

   a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

   b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;

   c. les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués;

   d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et des marchandises.

3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux al. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de l'autre Partie contractante.

Article 11 Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'usage qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces redevances sont fondées sur des principes de saine économie.

2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par les entreprises de transport aérien nationales affectés à des services internationaux réguliers similaires.

3. Chaque Partie contractante encouragera des consultations sur les redevances d'usage entre son autorité compétente en matière d'imputation de redevances et les compagnies aériennes utilisant les services et les installations fournis, si possible par l'intermédiaire d'organisations représentatives de ces compagnies. Toutes propositions de modification des redevances d'usage devraient faire l'objet d'un préavis raisonnable aux usagers pour permettre à ceux-ci d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés. Chaque Partie contractante encouragera en outre son autorité compétente en matière d'imputation de redevances et ces usagers à échanger les renseignements appropriés concernant les redevances d'usage.

Article 12 Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises désignées ont le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne est libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles.

4. Pour exploiter ou offrir les services autorisés sur les routes convenues, toute compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante peut conclure des arrangements de commercialisation en coopération notamment en matière de partage de codes avec:

   a. des entreprises de transport aérien de la même Partie contractante;

   b. des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante;

   c. des entreprises de transport aérien d'un pays tiers.

5. L'al. 4 ci-dessus s'applique sous réserve que toutes les entreprises de transport aérien parties à ces arrangements:

   a. détiennent les droits de route et de trafic appropriés;

   b. répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements;

   c. pour ce qui est de chaque billet vendu, informent l'acheteur au point de vente du nom de l'entreprise de transport aérien qui exploitera les différents secteurs du service.

Article 13 Location

1. Une Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord qui ne respectent pas les art. 7 (Sécurité) et 8 (Sûreté de l'aviation).

2. Sous réserve de l'al. 1, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Article 14 Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont libres de transférer vers leur pays l'excédent de recettes sur les dépenses réalisé sur le territoire de l'autre Partie contractante via les ventes de services de transport aérien, effectuées soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents. Ces procédures de transfert sont effectuées conformément à la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes se sont accumulées.

Article 15 Tarifs

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec le présent Accord soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques.

2. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limite:

   a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;

   b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien, et

   c. à protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas en raison de subventions ou d'appui gouvernementaux directs ou indirects.

3. Aucune des Parties contractantes ne prend des dispositions unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. Ces consultations ont lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif est appliqué ou il reste en vigueur.

Article 16 Approbation des horaires

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante soumettront pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante l'horaire qu'elles envisagent au moins trente (30) jours avant que les services convenus ne soient assurés. Elles feront de même pour toute modification de cet horaire.
2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, ces entreprises demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins deux (2) jours ouvrables avant l'exécution des vols.

Article 17 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.

Article 18 Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent toutefois commencer dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 19 Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes à propos de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation entre les autorités aéronautiques des États des deux Parties contractantes.
2. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un règlement par négociation, le différend sera réglé par les voies diplomatiques.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler leur différend conformément aux al. 1 et 2 ci-dessus, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut soumettre le différend à un arbitrage confié à un tribunal formé de trois arbitres, un arbitre étant nommé par chaque Partie contractante et le troisième arbitre, qui présidera le tribunal, étant nommé d'un commun accord par les deux Parties contractantes, à condition que cet arbitre n'ait la nationalité d'aucune des deux Parties contractantes et qu'il ait la nationalité d'un État ayant des relations diplomatiques avec chacune des Parties contractantes au moment de sa nomination.

   Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception, par les voies diplomatiques, d'une notification d'arbitrage. Le président est nommé dans un nouveau délai de soixante (60) jours suivant la nomination des deux arbitres par les Parties contractantes.

   Si une Partie contractante manque à désigner son arbitre dans le délai spécifié ou au cas où les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre sur la nomination du président dans le délai mentionné, chaque Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'OACI de nommer le président ou l'arbitre représentant la partie en défaut, selon le cas.

4. Si le Président de l'OACI est absent ou n'est pas compétent, le vice-président ou un doyen du Conseil de l'OACI qui n'a la nationalité d'aucune des deux Parties contractantes et qui a la nationalité d'un État ayant des relations diplomatiques avec chacune des Parties contractantes au moment de la nomination, selon le cas, accomplit à la place du Président de l'OACI les obligations d'arbitrage visées à l'al. 3 du présent article.

5. Le tribunal arbitral détermine ses procédures et le lieu de l'arbitrage conformément aux dispositions convenues entre les Parties contractantes.

6. Les décisions du tribunal arbitral sont prises à la majorité des arbitres et doivent être motivées. Les décisions du tribunal arbitral sont définitives et contraignantes pour les deux Parties contractantes parties au différend.

7. Si l'une des Parties contractantes ou les entreprises désignées omettent de se conformer à une décision rendue en vertu de l'al. 6 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer tous les droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre nommé par elle. Les frais du président, y compris ses honoraires, et tous frais encourus par l'OACI en lien avec la nomination du président et/ou de l'arbitre de la Partie contractante en défaut conformément à l'al. 3 du présent article, sont également répartis entre les Parties contractantes.

9. Pendant que le différend est soumis à l'arbitrage et tant que le tribunal n'a pas publié sa sentence, les Parties contractantes, sauf en cas de dénonciation, continuent de se conformer à toutes leurs obligations conformément au présent Accord sans préjudice d'un ajustement final conformément à ladite sentence.

Article 20 Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable d'amender une quelconque disposition du présent Accord, à l'exclusion de l'Annexe, cet amendement pourra être fait par accord écrit entre les Parties contractantes et entrera en vigueur conformément aux procédures établies à l'art. 23 du présent Accord.

2. Tout amendement de l'Annexe du présent Accord peut être convenu directement par écrit entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3. Si un accord multilatéral concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera amendé de façon qu'il soit conforme aux dispositions de cet accord multilatéral.

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

Le présent Accord, et tout amendement qui pourra y être apporté, sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prend fin à minuit, heure de la Partie contractante notificatrice, au terme d'une période de douze (12) mois à partir de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Article 23 Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de réception de la seconde note diplomatique indiquant l'accomplissement par les deux Parties contractantes des procédures internes relatives à la conclusion et à l'entrée en vigueur des accords internationaux .

A son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord relatif aux services aériens entre la Suisse et Israël, conclu le 19 novembre 1952 par les deux Parties contractantes.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des deux Parties contractantes ont signé le présent Accord.

FAIT à Jerusalem en double exemplaire, le 31 jour de (mois) ~~October~~ Cheshvan 5779 (ce qui correspond dans le calendrier ~~géorgien~~ grégorien au 31 jour de (mois) October de l'an (20)18) en langues hébraïque, française et anglaise, les trois textes faisant également foi.

En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le
Gouvernement de l'Etat d'Israël:

Pour le
Conseil fédéral suisse:

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

Tableau de routes I

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Israël	Points au-delà d'Israël
Tout point en Suisse	Tout point	Tout point ou des points quelconques en Israël	Tout point

Tableau de routes II

II. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par Israël peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Tout point en Israël	Tout point	Tout point ou des points quelconques en Suisse	Tout point

NOTES:

1. Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires et des points au-delà à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.
2. Des points intermédiaires et des points au-delà peuvent être omis sur toute section.
3. Le droit de l'entreprise désignée d'une Partie contractante d'assurer des vols pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire de pays tiers (5e liberté de trafic) doit faire l'objet d'un accord distinct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.