

No. 57486*

**Switzerland
and
Israel**

Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the State of Israel relating to scheduled air services (with annex). Jerusalem, 31 October 2018

Entry into force: 24 March 2021 by notification, in accordance with article 23

Authentic texts: English, French and Hebrew

Registration with the Secretariat of the United Nations: Switzerland, 30 September 2022

Note: See also annex A, No. 57486.

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Suisse
et
Israël**

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de l'État d'Israël relatif aux services aériens réguliers (avec annexe). Jérusalem, 31 octobre 2018

Entrée en vigueur : 24 mars 2021 par notification, conformément à l'article 23

Textes authentiques : anglais, français et hébreu

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Suisse,
30 septembre 2022

Note : Voir aussi annexe A, No. 57486.

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS]

A G R E E M E N T

BETWEEN

THE SWISS FEDERAL COUNCIL

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL

RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES

The Swiss Federal Council and the Government of the State of Israel hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Considering that Switzerland and Israel are Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

desiring to develop international co-operation in the field of air transport, and

desiring to establish the necessary basis for the operation of scheduled air services,

have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purpose of the present Agreement and its Annex:

- a. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
- b. The term "Agreement" means the present Agreement, its Annex and any amendments thereto, which form an integral part of the Agreement;
- c. The term "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation and, in the case of the State of Israel, the Ministry of Transport and Road Safety by the Civil Aviation Authority, or in both cases any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
- d. The term "designated airline(s)" means an airline or airlines, which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;
- e. The term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention and the terms "air services", "international air services", "airline", and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in articles 96 of the Convention;
- f. The term "capacity" is the quantitative measure of air transport services offered or proposed to be offered by one or more air carriers in a city-pair or country-pair market or over a route. It may be expressed in terms of aircraft size, aircraft type, number of seats and/or cargo space (by weight and/or volume), frequency of operation, or some combination of such terms;
- g. The term "price" or "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith), charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge.

Article 2 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:
 - a. the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - c. when operating an agreed service, the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the purpose of embarking and disembarking international traffic in passengers, baggage, cargo or mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;
 - d. when operating an agreed service, the right to make stops in the territory of third countries at the point(s) on the route(s) specified in the Annex to this Agreement in order to embark and disembark passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of the present Agreement.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Operating Authorization) of the present Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are 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 rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 3 Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines of the other Contracting Party the necessary operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold a current Air Operator's Certificate issued by the Contracting Party designating them, or if the Contracting Party designating the airline is not in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security).
5. Having received the operating authorization, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airlines may at any time operate the agreed services.

Article 4 Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated airline(s) of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
 - a. the said airline(s) cannot prove that they have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold a current Air Operator's Certificate issued by the Contracting Party designating them, or
 - b. the said airline(s) fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
 - c. the said airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate action is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

Article 5 Exercise of Rights

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties.
2. The designated airlines' main objective shall be to provide capacity corresponding to traffic demand between the territory of the Contracting Party which has designated the airlines and the points served on the specified and operated routes.
3. The total frequency to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed between and approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.

4. The right of each of the designated airlines to carry international traffic between the territory of the other Contracting Party and the territories of third countries on the agreed services, shall be exercised in conformity with the general principles of normal development to which both Contracting Parties subscribe and subject to the condition that the capacity shall be adapted:
 - a. to traffic demand to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;
 - b. to traffic demand of the areas through which the service passes, local and regional services being taken into account;
 - c. to the requirements of an economical operation of the agreed services.

Article 6 Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airlines of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as those regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 7 Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation maintained by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (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 the areas referred to in paragraph 1 of this Article 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 corrective action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of the present Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised 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 the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of the designated airlines 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 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8 Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a threat, and for this purpose, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties will be entitled to conclude implementing security arrangements.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. 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 authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that

Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 9 Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 10 Exemption of Duties and Taxes

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. Shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges corresponding to the services rendered:
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
 - b. spare parts and normal board equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;
 - c. fuel and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board;
 - d. the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 11 User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airlines of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.
2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by its national airlines operating on similar scheduled international services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 12 Commercial Activities

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff which may consist of transferred or locally engaged personnel.
2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.
3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airlines' discretion, through its agents. The designated airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

4. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as code-share arrangements, with:
 - a) airlines of the same Contracting Party;
 - b) airlines of the other Contracting Party;
 - c) airlines of a third Country.

5. Paragraph 4 above is subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
 - a) hold the appropriate route and traffic rights;
 - b) meet the requirements normally applied to such arrangements;
 - c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

Article 13 Leasing

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under the present Agreement which does not comply with Articles 7 (Safety) and 8 (Aviation Security).
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airline(s) of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Article 14 Conversion and Transfer of Revenues

The designated airlines of each Contracting Party shall be free to transfer to their country the excess of receipts over expenditure earned in the territory of the other Contracting Party from sales of air transportation, whether made directly or through agents. The procedure for such transfers shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

Article 15 Tariffs

1. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs for international air services operated pursuant to the present Agreement.
2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Party shall be limited to:
 - a. the prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b. the protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
 - c. the protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Article 16 Time-table Submission

1. Not later than thirty (30) days prior to the operation of the agreed services the designated airlines shall submit the envisaged time-table for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airlines of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working-days before operating such flights.

Article 17 Provision of Statistics

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 18 Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 19 Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator who shall act as the Chairman of the tribunal, to be agreed upon by the two Contracting Parties, provided that such arbitrator shall not be a national of either

Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

Each Contracting Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through diplomatic channels, of a notice of arbitration. The Chairman shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the two arbitrators by the Contracting Parties.

If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the Contracting Parties fail to agree on the Chairman within the mentioned period, each Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the Chairman or the arbitrator representing the Contracting Party in default, as the case may require.

4. In case of absence or incompetence of the President of ICAO, The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, and shall be a national of a state having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of the appointment as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. Decisions of the arbitral tribunal shall be made by a majority of the arbitrators and shall be reasoned. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (6) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the chairman, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the chairman and/or the arbitrator of the Contracting Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.

9. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under the present Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

Article 20 Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of the present Agreement excluding amendments to the Annex, such an amendment, shall be made by a written agreement between the Contracting Parties and shall enter into force in accordance with the procedure set in Article 23 of the present Agreement.
2. Any amendment of the Annex may be made by written agreement directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

Article 21 Registration with International Civil Aviation Organization

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22 Termination

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.
2. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Contracting Party, after twelve (12) months from the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the end of this period.

3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.

Article 23 Entry into Force

The present Agreement shall enter into force at the date of the receipt of the second diplomatic note indicating the fulfillment of the internal procedures with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements by both Contracting Parties.

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Air Services Agreement between the two Contracting Parties, dated 19 November 1952.

In witness whereof the plenipotentiaries of the two Contracting Parties have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Jerusalem, on the 22 day of (month) Tishva,
5774 (which corresponds to the 31 day of the month of October of the
year 2013 in the Gregorian calendar) in three authentic copies in the Hebrew, French and
English languages, all three texts being equally authentic.

In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For
the Swiss Federal Council:

Pascal Baerly

For
the Government of the State of Israel:



A N N E X
ROUTE SCHEDULES

Route Schedule I

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:

Points of Departure	Intermediate points	Points in Israel	Points beyond Israel
Any point in Switzerland	Any point	Any point or points in Israel	Any point

Route Schedule II

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Israel:

Points of Departure	Intermediate points	Points in Switzerland	Points beyond Switzerland
Any point in Israel	Any point	Any point or points in Switzerland	Any point

Notes:

1. Each designated airline may serve intermediate points and points beyond on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party unless otherwise agreed.
2. Intermediate points and points beyond may be omitted on any section.
3. The right of the designated airline of one Contracting Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries (5th freedom traffic rights) shall be subject to a separate agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

[TEXT IN FRENCH – TEXTE EN FRANÇAIS]

A C C O R D

ENTRE

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

ET

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL

RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

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

Considérant que la Suisse et Israël 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 la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, dans le cas de l'État d'Israël, l'autorité aéronautique civile auprès du Ministère des transports et de la sécurité routière 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 ..22... jour de (mois) ..heshvan....., 577..9 (ce qui correspond dans le calendrier grégorien au ..31.. jour de (mois) ..OCTOBRE..... 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
Conseil fédéral suisse:

Pascal Baurin

Pour le
Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël:



A N N E X E
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 (5^e liberté de trafic) doit faire l'objet d'un accord distinct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

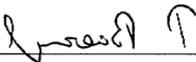
תקופת הטיפול ב- 85

כאשר לא נדרש להגיש תצהירי אמת, הטיפול ב- 85 מתבצע באופן אוטומטי. במקרה של תצהירי אמת, הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני. הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני, והטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני.

הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני, והטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני. הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני, והטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני.

הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני, והטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני.

הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני, והטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני. הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני, והטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני.





הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני, והטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני.

הטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני, והטיפול ב- 85 מתבצע באופן ידני.

סעיף 20 תיקונים

1. אם נראה לצד מתקשר כי רצוי לתקן הוראה מהוראות ההסכם הנוכחי להוציא תיקונים בנספח, תיקון כאמור ייעשה בהסכם בכתב בין הצדדים המתקשרים וייכנס לתוקף בהתאם לנוהל המפורט בסעיף 23 להסכם הנוכחי.
2. כל תיקון לנספח ניתן לעשות בהסכמה בכתב במישרין בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
3. אם הסכם רב-צדדי ביחס להובלה אווירית נכנס לתוקף לגבי שני הצדדים המתקשרים, ההסכם הנוכחי יתוקן כדי להתאימו להוראות ההסכם הרב-צדדי.

סעיף 21 רישום בארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית

ההסכם הנוכחי וכל תיקון בו יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 22 סיום

1. כל צד מתקשר רשאי בכל עת למסור לצד האחר הודעה בכתב על החלטתו להביא את ההסכם הנוכחי לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.
2. הסכם זה יבוא לידי סיום בחצות, לפי השעה המקומית אצל הצד המקבל את ההודעה, מיד לפני יום השנה הראשון של תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם כן ההודעה נמשכת בהסכמה לפני תום תקופה זו.
3. בהעדר אישור על קבלה מאת הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי תאריך קבלת ההודעה על כך על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

המוסכמים, מתירים סטייה מתקני המינימום שנקבעו לפי האמנה, וסטייה זו הוגשה לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO) הצד המתקשר האחר ראוי לבקש התייעצויות בין רשויות התעופה במגמה להבהיר את הנהג הנדון.

3. עם זאת, כל צד מתקשר שומר על הזכות לסרב להכיר, למטרות טיסות מעל לשטחו או נחיתה בו, בתעודות הכשירות וברישינות המוענקים לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחר.

סעיף 10 פטור ממכסים ומסים

1. כלי טיס המופעלים בשירותי אוויר בינלאומיים ע"י המובילים האוויריים של צד מתקשר אחד, וכן הציוד הרגיל שלהם, מלאי דלק ושמני סיכה, צידה לכלי טיס לרבות מזון, משקאות וטבק, המובלים בכלי טיס כאמור, עם כניסתם לשטח הצד המתקשר האחר, יהיו פטורים מכל מכס או מס, ובלבד שציוד, מזון, אספקה וציוד כאמור יישארו בכלי הטיס עד לייצואם מחדש.

2. כמו כן יהיו פטורים מאותם מסים ומכסים, למעט היטלים המבוססים על עלות השירותים שסופקו:

א. אספקה לכלי טיס המועלית למטוס בשטח צד מתקשר אחד, במסגרת המגבלות שקבעו הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האמור, ומיועדים לשימוש בכלי הטיס המופעלים בשירות בינלאומי ע"י המובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר;

ב. חלפים וציוד מוטס רגיל המיובאים לשטח צד מתקשר אחד לשם תחזוקה או תיקון של כלי טיס המופעלים בשירותים בינלאומיים;

ג. דלק ושמני סיכה המיועדים למובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד כאספקה לכלי טיס המופעלים בשירותים בינלאומיים, גם כאשר אספקה זו מיועדת לשימוש בחלק מהמסע המבוצע מעל לשטח הצד המתקשר שבשטחו הם הועלו למטוס;

ד. המסמכים הדרושים שבשימוש המובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד, כולל מסמכי תחבורה, שטרי מטען וחומר פרסומי, וכן חומרים וציוד שהמובילים האוויריים המיועדים עשויים להשתמש בהם למטרות מסחריות ותפעוליות בשטח נמל התעופה ובלבד שחומרים וציוד כאמור משרתים את הובלת הנוסעים והמטענים.

3. את הציוד המוטס הרגיל, וכן החומרים והאספקה המוחזקים בכלי טיס המופעלים ע"י המובילים האוויריים המיועד של צד מתקשר אחד, ניתן לפרוק בשטח הצד המתקשר האחר רק באישור רשויות המכס של אותו שטח. במקרה האמור, ניתן לשימם תחת פיקוח הרשויות האמורות עד מועד ייצואם מחדש או עד שיעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

4. הפטורים לפי הוראות סעיף זה יהיו זמינים גם במצבים שבהם המובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד התקשרו בהסדרים עם מובילים אוויריים אחרים, להשאלה או להעברה בשטח הצד האחר של הפריטים המפורטים בס"ק 1 ו-2 לסעיף זה, ובלבד שמובילים אוויריים אחרים כאמור נהנים באופן דומה מפטורים כאמור מהצד המתקשר האחר.

סעיף 11 היטלי משתמש

1. כל צד מתקשר יעשה כמיטב מאמציו כדי להבטיח שהיטלי משתמש שהרשויות המוסמכות שלו מטילות או מתירות להטיל על מובילים אוויריים מיועדים של הצד המתקשר האחר יהיו הוגנים וסבירים. כמו כן הם יהיו מבוססים על עקרונות כלכליים איתנים.

2. היטלים על שימוש במתקנים ובשירותים של נמלי תעופה וניווט שמציע צד מתקשר אחד למובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר לא יהיו גבוהים יותר מאלה שחייבים לשלם המובילים האוויריים הלאומיים שלו הפועלים בשירותים בינלאומיים סדירים דומים.

[TEXT IN HEBREW – TEXTE EN HÉBREU]

עַל־עַל מִלְּפָנֶיךָ יְיָ אֱלֹהֵינוּ
בְּיָמֵינוּ בְּיָמֵינוּ כְּמִלְפָנֶיךָ
הָעֵלְיוֹן
לְפָנֶיךָ לְפָנֶיךָ לְפָנֶיךָ
עַל
לְפָנֶיךָ