

## Annexe

1°. Service français. — Paris, New-York, Mexico et vice-versa.

2°. Service mexicain. — Mexico, Miami ou La Havane, Bermudes, Açores, Lisbonne ou Madrid, Paris et vice-versa.

Le Gouvernement français renonce provisoirement à l'exercice du trafic dit de cinquième liberté sur les lignes figurant au présent tableau.

Il comprend toutefois que les dispositions prévues dans l'Accord concernant ce trafic pourront être remises en vigueur quand les deux Gouvernements se seront mis d'accord pour que leurs lignes respectives desservent également les pays situés sur leurs routes en cinquième liberté,

En m'accusant réception de la présente note, je serais reconnaissant à Votre Excellence si Elle voulait bien constater officiellement que le présent échange de notes constitue un Accord entre nos Gouvernements respectifs.

Jules de Koenigswarter.

Mexico (D.F), le 17 avril 1952.

Monsieur le Chargé d'Affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° 345 en date de ce jour, dans laquelle, après m'avoir informé que les représentants de l'Ambassade de France et les autorités compétentes du Gouvernement mexicain avaient décidé d'établir un service aérien entre les deux pays, vous proposez un accord entre le Mexique et la France sur les transports aériens, rédigé dans les termes suivants :

Accord entre les États-Unis du Mexique et la République française  
relatif aux transports aériens réguliers

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique et le Gouvernement de la République française, désireux de favoriser les relations aériennes entre leurs territoires respectifs, ont désigné à cette fin des représentants qui, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes : [Voir note précédente].

Étant donné que le texte reproduit dans votre note n° 345 concorde en tous points avec celui qui m'a été communiqué par le Secrétariat des communications et des travaux publics, le Gouvernement du Mexique accepte de considérer votre note et la présente réponse comme constituant un accord entre le Mexique et la France sur les transports aériens.

Manuel Tello.

— 120 —

29 Avril 1952 ISRAËL.

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS, SIGNÉ A TEL-AVIV.

Entré en vigueur dès sa signature, le 29 avril 1952, conformément à l'article XX.

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République française,

Ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et désireux de favoriser les relations aériennes entre leurs territoires respectifs, ont désigné des représentants à cet effet, lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Titre I<sup>er</sup>  
Dispositions générales

Article I. — Pour l'application du présent Accord :

1. L'expression « Autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne Israël, le Ministre des Transports et des Communications et, en ce qui concerne la France,

le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

2. L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura choisie pour exploiter les services agréés énumérés à l'article XIX et dont la désignation aura été notifiée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'article XIII du présent Accord.

3. Le mot « territoire » s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944.

4. Le terme « la Convention » désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention ainsi que tout amendement à cette Convention ou à ses annexes adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci.

Article II. — Les aéronefs commerciaux de chacune des Parties Contractantes jouiront sur le territoire de l'autre Partie, du droit de traverser ce territoire sans y atterrir et d'y atterrir pour des raisons non commerciales sur les aéroports ouverts au trafic international.

Il est entendu que ce droit ne s'étend pas aux zones dont le survol est interdit.

Article III. — L'entreprise aérienne de l'une des Parties Contractantes exploitant des transports aériens sur le territoire de l'autre Partie Contractante pourra être appelée à fournir aux autorités aéronautiques de cette dernière Partie Contractante la preuve qu'elle se trouve en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par cette Partie Contractante au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien international.

Article IV. — Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront, durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie Contractante.

Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un État tiers.

Article V. — 1. Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et au séjour dans son territoire ainsi qu'à la sortie dudit territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation, à la manœuvre et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages et marchandises transportés à bord des aéronefs tels que ceux qui s'appliquent aux formalités de police, à l'entrée, à l'immigration, à l'émigration, aux passeports, aux formalités de congé, aux douanes et à la santé, seront applicables aux passagers, aux équipages et aux marchandises pris à bord des aéronefs de l'autre Partie Contractante.

Article VI. — Afin d'éviter toute mesure discriminatoire ainsi que pour respecter l'égalité de traitement :

1. Les taxes ou autres droits fiscaux que chacune des Parties Contractantes imposera ou permettra d'imposer pour l'utilisation des aéroports et autres « facilités » aux aéronefs de l'autre Partie Contractante, ne seront pas plus élevés que ceux qui seraient payés pour l'utilisation desdits aéroports et « facilités » par ses aéronefs nationaux de même type employés à des services internationaux similaires.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et le matériel en général exclusivement destinés à l'usage des aéronefs de l'une des Parties Contractantes effectuant un trajet international et introduits sur le territoire de l'autre Partie Contractante par le propriétaire ou l'exploitant ou pour leur compte, ou pris sur ce territoire à bord de ces aéronefs pour y être

utilisés, bénéficieront de la part de cette dernière Partie Contractante en ce qui concerne l'imposition des droits de douane, frais d'inspection ou autres taxes et droits internationaux, d'un traitement aussi favorable que celui qu'elle applique à ses aéronefs nationaux de même type employés à des services internationaux similaires ou à ceux de la nation la plus favorisée.

3. Tout aéronef de l'une des Parties Contractantes effectuant un trajet international ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord dudit aéronef, bénéficieront sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de l'exemption des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient consommés ou employés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

4. Les approvisionnements énumérés au paragraphe 3 du présent article et bénéficiant de l'exemption ci-dessus définie ne pourront être déchargés qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Ces approvisionnements, s'ils doivent être réexportés, seront, jusqu'à leur réexportation, soumis au contrôle douanier de l'autre Partie Contractante tout en restant à la disposition des propriétaires ou exploitants de l'aéronef.

Article VII. — Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'application ou à l'interprétation du présent Accord sera soumis à un tribunal arbitral au cas où il n'aurait pas été possible de le régler dans un délai raisonnable par voie de négociations directes.

Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre ; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation du troisième arbitre qui ne devra pas être ressortissant de l'une ou l'autre Partie Contractante.

Si dans un délai de trois mois à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pu aboutir à un accord concernant la désignation du troisième arbitre, chaque Partie Contractante pourra demander au Président de la Cour Internationale de Justice de procéder à la désignation du troisième arbitre.

L'une des Parties Contractantes pourra également demander au Président de la Cour Internationale de Justice de désigner l'arbitre de l'autre Partie Contractante si, dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, l'autre Gouvernement n'a pas désigné son propre arbitre.

Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

Article VIII. — 1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque de l'Accord, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande. Toute modification à l'Accord convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Au cas où les deux Parties Contractantes auraient ratifié une Convention multilatérale d'aviation ou y auraient adhéré, le présent Accord devra être amendé de façon à être mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention dès que celle-ci sera entrée en vigueur entre elles.

Article IX. — Les deux Parties Contractantes conviennent de créer une Commission mixte permanente chargée de coordonner les relations aériennes entre les deux pays, d'assurer l'application des principes définis au présent Accord ainsi que leur exécution satisfaisante et de soumettre des recommandations aux autorités aéronautiques de chacune d'elles.

Cette Commission sera composée de deux représentants des autorités aéronautiques de chacune des deux Parties Contractantes ainsi que de deux représentants des entreprises de transport aérien désignées.

Elle se réunira alternativement en France et en Israël sous la présidence de l'un des représentants des autorités aéronautiques de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle aura lieu la réunion.

Article X. — Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée dans le même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation aura effet six (6) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante.

Au cas où la Partie Contractante, qui recevrait une telle notification, n'en accuserait pas réception, ladite notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après sa réception à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Si avant l'expiration du délai de six (6) mois prévue pour la dénonciation de l'Accord, les deux Parties Contractantes conviennent d'un nouvel Accord ou s'entendent pour que la notification de la dénonciation soit retirée, communication doit en être faite à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XI. — Le présent Accord et tous les autres actes destinés à le compléter ou à le modifier seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

## Titre II

### Services commerciaux agréés

Article XII. — Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République française s'accordent mutuellement le droit de faire exploiter par une entreprise aérienne désignée les services aériens spécifiés à l'article XIX. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression « services agréés ».

Article XIII. — 1. Chaque Partie Contractante désignera par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise chargée d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2. Chaque Partie Contractante aura le droit, par notification écrite à l'autre Partie Contractante, d'annuler la désignation d'une entreprise pour lui en substituer une autre.

3. Dès que la désignation aura été reçue par l'autre Partie Contractante, celle-ci, sous réserve des stipulations des paragraphes 4 et 5 du présent article, accordera sans retard injustifié à l'entreprise désignée l'autorisation requise d'exploitation.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront demander à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante de leur donner la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions techniques prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités (en conformité avec les clauses de la Convention) au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien exploitant des services aériens commerciaux sur les routes internationales.

5. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de rejeter la désignation de l'entreprise et de suspendre ou de révoquer l'octroi à une entreprise des droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article XIV du présent Accord ou d'imposer telles conditions qui paraîtraient nécessaires à l'exercice par une entreprise de ces droits dans tous les cas où la preuve n'a pas été faite que la propriété réelle et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise ou de nationaux de cette Partie Contractante ayant désigné l'entreprise.

6. L'entreprise ainsi désignée et autorisée aura à tout moment, après que les formalités prévues aux paragraphes 1 et 3 du présent article auront été accomplies, la faculté d'exploiter les services agréés.

7. Chaque Partie Contractante aura le droit de suspendre l'exercice par l'entreprise des droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article XIV du présent Accord ou

d'imposer telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires à l'exercice par l'entreprise de ces droits dans tous les cas où l'entreprise ne se conformerait pas aux stipulations de l'article V ci-dessus.

8. Dans les cas prévus par les paragraphes 5 et 7 ci-dessus, chacune des Parties pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Cette consultation devra commencer dans un délai d'un mois à compter de la date de la demande. Dans le cas prévu par le paragraphe 7, si la consultation n'a pas abouti à une solution dans un nouveau délai d'un mois, la Partie plaignante aura la faculté d'exercer les droits prévus dans ce paragraphe. Toutefois, la suspension pourra être immédiate lorsque l'infraction qui l'aura motivée intéresse la sécurité aérienne.

Article XIV. — 1. Les entreprises de transport aérien désignées respectivement par chacune des Parties Contractantes jouiront du droit d'embarquer et de débarquer, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises aux escales mentionnées à l'article XIX ci-dessous ;

2. Les entreprises désignées par chacune des deux Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés ;

3. Les entreprises désignées respectivement par les deux Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

Article XV. — Pour l'exploitation des routes figurant au Tableau A (routes israéliennes et françaises) du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux pays se conformeront aux règles suivantes :

1. La capacité totale mise en œuvre sur chacune des routes sera adaptée aux besoins qu'il est raisonnable de prévoir.

Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises aériennes désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux autorités aéronautiques de leur pays respectif qui pourront se consulter si elles le jugent utile ;

2. La capacité visée au paragraphe 1 ci-dessus sera répartie autant que possible également entre les entreprises israélienne et française exploitant les mêmes routes ;

3. Au cas où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne désireraient pas utiliser, soit une fraction soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été concédée, elles s'entendront avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elles disposent dans la limite prévue.

Les autorités qui auront transféré tout ou partie de leurs droits pourront, à tout moment, les reprendre ;

4. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties Contractantes s'entendront sur les conditions dans lesquelles les services prévus au tableau seront exploités. Cette entente, tenant compte des capacités à mettre en œuvre par chacune des entreprises, déterminera la fréquence des services, la répartition des horaires et en général les conditions de l'exploitation ;

5. Les ententes conclues entre les entreprises et toutes modifications qui y seraient apportées devront être soumises pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Article XVI. — Sur chacune des routes figurant au Tableau B (routes israéliennes et françaises) du présent Accord, les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles de trafic aérien en provenance ou à destination de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

A titre complémentaire, les entreprises respectivement désignées par chacune des Parties Contractantes pourront satisfaire, dans la limite de la capacité globale prévue à l'alinéa précédent, aux besoins de trafic entre les territoires des

États tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie Contractante.

Dans tous les cas, elles devront prendre en considération l'existence des services locaux et régionaux sur la route considérée.

Article XVII. — 1. La fixation des tarifs à appliquer sur les services agréés desservant les routes israéliennes et françaises figurant au présent Accord sera faite dans la mesure du possible par accord entre les entreprises désignées israélienne et française.

Ces entreprises procéderont :

a) soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.);  
b) soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours ;

2. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux, sous réserve de l'accord de ces autorités ;

3. Si les entreprises de transport aérien désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 2 précédent, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article VII du présent Accord.

Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante, qui aura fait connaître son désaccord, aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur.

Article XVIII. — Les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, au moins quinze jours avant la mise en exploitation effective de leurs services respectifs, et aux fins d'approbation préalable, les horaires, itinéraires et types d'appareils qui seront utilisés. Elles devront également communiquer dans les mêmes conditions toute modification éventuelle ultérieure concernant leur exploitation.

Article XIX. — Tableaux des routes aériennes israéliennes et françaises (un ou plusieurs des points intermédiaires ou points au-delà peuvent ne pas être desservis).

#### Tableau A

##### 1°. Services israéliens

Points de départ Lod via Suisse, Italie, Yougoslavie, Grèce, Turquie, vers Paris.

Chacune des entreprises désignées ne pourra desservir, pendant la même période de temps, plus de deux points intermédiaires.

##### 2°. Services français

Points de départ Paris via Allemagne, Italie, Yougoslavie, Grèce, vers Lod.

Chacune des entreprises désignées ne pourra desservir, pendant la même période de temps, plus de deux points intermédiaires.

#### Tableau B

##### 1°. Services israéliens

Points de départ Lod via Suisse, Italie, Yougoslavie, Grèce, Turquie, vers Paris et au-delà Shannon, Islande, New-York.

##### 2°. Services français

1. Points de départ Paris via Allemagne, Italie, Yougoslavie, Grèce vers Lod et au-delà Iran-Koweït, Bahrein-Arabie Séoudite.

2. Points de départ Paris via Allemagne, Italie, Yougoslavie, Grèce, vers Lod et au-delà Djibouti, Afrique orientale britannique, Madagascar.

Chacune des entreprises désignées ne pourra desservir pendant la même période de temps plus de deux points intermédiaires.

Titre III  
Dispositions finales

Article XX. — Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.  
Fait en double exemplaire, en langues hébraïque et française.

Pour le Gouvernement  
de l'État d'Israël :  
M. Sharett,  
Le Ministre des Affaires Étrangères.

Pour le Gouvernement  
de la République française :  
Félix Guyon,  
Envoyé Extraordinaire et Ministre  
Plénipotentiaire de France.

\*\*

Mémorandum

Au cours des négociations qui ont abouti à la conclusion de l'Accord aérien entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République française les deux délégations sont tombées d'accord sur les points suivants concernant le dit Accord et son application pratique :

1. Le Gouvernement français pourra, si le futur statut de l'aviation marchande française l'y conduit, désigner plus d'une entreprise pour l'exploitation des routes énumérées à l'Accord, à condition toutefois qu'il n'y ait qu'une seule entreprise française désignée sur une même route.

2. En ce qui concerne l'exercice du droit de cinquième liberté en Italie sur la route Paris-Lod, il est entendu que ce droit sera exercé conformément à un accord intervenu entre les entreprises désignées par les deux pays sur cette route.

Le Gouvernement de l'État d'Israël déclare qu'il est disposé à reconsidérer la situation lorsqu'un Accord aérien avec l'Italie aura accordé à Israël le droit de cinquième liberté en Italie pour Paris.

3. Les droits de trafic en cinquième liberté dont bénéficie El Al sur le tronçon Paris-New-York, ne seront pas applicables à plus de deux services par semaine.

4. Le droit des deux entreprises désignées de desservir deux des points intermédiaires énumérés aux tableaux de routes ne pourra être exercé qu'après notification aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante avec préavis d'un mois.

5. Les points intermédiaires desservis sur les routes du Tableau B, devront être les mêmes que ceux desservis sur les routes du Tableau A.

Cette disposition pourra être reconsidérée à la lumière de l'expérience, à la demande de l'une ou l'autre Partie Contractante.

\*\*

D'autre part, le Gouvernement de l'État d'Israël déclare et le Gouvernement de la République française lui en donne acte :

a) que l'entreprise française désignée devra bénéficier de l'exploitation du trafic entre Israël et l'Amérique du Nord et vice versa — que celle-ci soit ou non mentionnée explicitement dans l'Accord — pendant toute la durée de l'Accord, aussi longtemps que l'entreprise désignée israélienne bénéficiera du droit de cinquième liberté à Paris pour New-York et vice versa ;

b) que, conformément à l'échange de lettres entre les deux Parties Contractantes et à l'échange de lettres entre leurs Autorités Aéronautiques s'y rapportant, et dans l'hypothèse où il deviendrait nécessaire au Gouvernement d'Israël de mettre en œuvre les sanctions qui y sont mentionnées, la suspension prévue devra s'appliquer au trafic aérien par Air France entre Israël et l'Amérique du Nord et vice versa.

Fait en double exemplaire, en langues hébraïque et française.

Pour le Gouvernement  
de l'État d'Israël :  
M. Sharett,  
Le Ministre des Affaires Étrangères.

Pour le Gouvernement  
de la République française :  
Félix Guyon,  
Envoyé Extraordinaire et Ministre  
Plénipotentiaire de France.