הסכם שירותי אוויר
בין
ממשלת מדינת ישראל
לבין
ממשלת איסלנד

מבוא

ממשלת מדינת ישראל וממשלת איסלנד, להלן ייקראו "הצדדים";

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

למטרות הסכם זה, אלא אם כן נקבע אחרת, המונח:

א) "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של מדינת ישראל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים באמצעות רשות התעופה האזרחית; ובמקרה של איסלנד, משרד התחבורה והממשל המקומי או בשני המקרים, כל רשות או אדם אחרים המוסמכים לבצע את התפקידים המתבצעים כעת ע"י הרשויות האמורות;

ב) "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחו, וכל תיקון להם;

ג) "קיבולת" פירושו כמות(יות) השירותים הניתנים לפי ההסכם, אשר בדרך כלל נמדדים במספר הטיסות (תדירויות) או מושבים או טונות של מטען המוצעים בשוק (צמד ערים, או ממדינה-למדינה) או בנתיב בפרק זמן מוגדר, כגון יומי, שבועי, עונתי או שנתי;

ד) "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944, ולרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94, במידה שאותם נספחים ותיקונים נעשו בני פועל לגבי שני הצדדים;

ה) "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שיועד והוסמך בהתאם לסעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה;

ו) "מחיר" או "תעריף" פירושו כל מחיר, שיעור או היטל על הובלת נוסעים, כבודה ו/או מטען (להוציא דואר) בהובלה אווירית (כולל כל אמצעי תחבורה אחר הקשור לכך), שגובים מובילים אווירים, כולל סוכניהם, והתנאים המסדירים את זמינותם של מחיר, שיעור או היטל כאמור;

ז) "שטח" ביחס למדינה משמעותו כמשמעות המוקצית לו בסעיף 2 לאמנה;

ח) "היטלי משתמש" פירושו היטל שהרשויות המוסמכות מטילות, או מתירות להטיל, על מובילים אוויריים, לאספקת נכס או מתקנים של נמל תעופה, או מתקני ניווט אווירי, או מתקנים או שירותים של בטחון תעופה, כולל שירותים ומתקנים קשורים, לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם ומטענם;

ט) "שירות אוויר", "שירות אוויר בינלאומי", "מוביל אווירי" ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", משמעויותיהם כמשמעויותיהם בסעיף 96 לאמנה.

י) "שירותים מוסכמים" פירושו שירותי אוויר סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה להובלת נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או במשולב;

יא) "ציוד קרקע", "צידה לכלי טיס" ו"חלפים" הם בעלי המשמעויות המיוחסות להם בהתאמה בנספח 9 לאמנה.

סעיף 2
הענקת זכויות

1. כל צד מעניק לצד האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה למטרות הפעלת שירותים אוויריים בינלאומיים בנתיבים המפורטים בלוח הנתיבים שבנספח.

2. בכפוף להוראות הסכם זה, המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של כל צד ייהנה(ו), בעת הפעלת שירותי אוויר בינלאומיים; מהזכויות הבאות:

א) הזכות לטוס ללא נחיתה מעל לשטח הצד האחר;

ב) הזכות לערוך חניות בשטח הצד האחר שלא למטרות תעבורה;

ג) הזכות לערוך חניות בנקודה(ות) בנתיב(ים) המפורט(ים) בלוח הנתיבים שבנספח להסכם זה למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית של נוסעים, כבודה, מטען או דואר, בנפרד או במשולב;

3. המובילים האוויריים של כל צד, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה, ייהנו אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 א) ו-ב) לסעיף זה.

4. אין בס"ק 2 דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של צד אחד זכות להעלות, בשטח הצד האחר, נוסעים, מטען ודואר, תמורת שכר והמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד האחר.

סעיף 3
הועדה והרשאה

1. לכל צד תהיה הזכות להועיד בכתב לצד האחר מוביל אווירי אחד או יותר להפעלת השירותים המוסכמים ולבטל או לשנות הועדה כאמור.

2. עם קבלת הועדה כאמור, ובקשה מהמוביל האווירי המיועד, בצורה ובאופן הקבועים ביחס להיתרי הפעלה, כל צד יעניק היתרי הפעלה מתאימים תוך עיכוב נוהלי מזערי, ובלבד:

א) שהבעלות הממשית והשליטה בפועל על אותו מוביל אווירי נתונות בידי הצד המועיד את המוביל האווירי, נתיני אותו צד או שניהם;

ב) שהצד המועיד את המוביל האווירי מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (בטיחות) וסעיף 9 (ביטחון התעופה); וכן

ג) שהמוביל האווירי כשיר למלא אחר תנאים אחרים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות המוחלים באורח רגיל על הפעלת שירותי הובלה אווירית בינלאומיים על-ידי הצד המקבל את ההועדה.

3. עם קבלת היתר ההפעלה לפי ס"ק 2, מוביל אווירי מיועד רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים שלשמם יועד כך, ובלבד שהמוביל האווירי מציית להוראות בנות ההחלה של הסכם זה.

סעיף 4
התלייה, שלילה והגבלה של היתר הפעלה

1. לרשויות התעופה של כל צד תהיה הזכות להתלות את ההיתרים הנזכרים בסעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה ביחס למוביל אווירי המיועד של הצד האחר, ולשלול, להשעות או להטיל תנאים על היתרים אלה, באופן זמני או קבוע:

א) במקרה שלא נחה דעתן כי בעלות ממשית ושליטה בפועל נתונים בידי הצד המועיד את המוביל האווירי, אזרחי אותו צד או שניהם;

ב) במקרה שהצד המועיד את מוביל האווירי האמור אינו מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (בטיחות) וסעיף 9 (ביטחון התעופה);

ג) במקרה שהמוביל האווירי האמור אינו עומד בתנאים אחרים לפי החוקים והתקנות שהצד המקבל את ההועדה מחיל כרגיל על הפעלת שירותי הובלה אווירית בינלאומיים.

2. אם פעולה מידית איננה חיונית למניעת הפרה של חוקים ותקנות הנזכרים לעיל, או אם הבטיחות או הביטחון אינם מחייבים פעולה בהתאם לסעיף 8 (בטיחות) וסעיף 9 (ביטחון התעופה), הזכויות המפורטות בס"ק 1 לסעיף זה ימומשו רק אחרי התייעצות בין רשויות התעופה בהתאם לסעיף 22 (התייעצויות) להסכם זה.

סעיף 5
החלת חוקים

1. חוקיו ותקנותיו של צד אחד, המסדירים את כניסתם לשטחו ואת יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בשירותי אוויר בינלאומיים, או את ההפעלה וההטסה של כלי טיס כאמור בעודם בשטחו, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי המיועדים של הצד האחר.

2. חוקיו ותקנותיו של צד אחד, המתייחסים לכניסתם לשטחו, לשהייתם בו, למעבר בו וליציאתם ממנו של נוסעים, צוות ומטען כולל דואר, כגון אלה המתייחסים להגירה, מכס, מטבע, בריאות והסגר, יחולו על הנוסעים, הצוות, המטען והדואר המובלים בכלי טיס של מוביל אווירי של הצד האחר בעת שהייתם בשטח האמור.

3. צד לא ייתן העדפה למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל אווירי של הצד האחר העוסק בהובלה אווירית בינלאומית דומה בהחלת תקנות ההגירה, המכס, ההסגר ותקנות דומות שלו.

סעיף 6
מעבר ישיר

נוסעים, כבודה, מטען ודואר במעבר ישיר יהיו כפופים ללא יותר מפיקוח פשוט. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס וממסים דומים אחרים.

סעיף 7
הכרה בתעודות ובריישיונות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שצד אחד מנפיק או נותן להם תוקף, ועודם תקפים, יוכרו כתקפים על-ידי הצד האחר למטרת הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיהן הונפקו תעודות ורישיונות כאמור או קיבלו תוקף הן שוות או מעל לתקני מינימום אשר יכול כי ייקבעו בהתאם לאמנה.

2. אם זכויות היתר או התנאים של הרישיונות או התעודות הנזכרים בס"ק 1 לעיל, שמנפיקות רשויות התעופה של צד אחד לכל אדם או מוביל אווירי מיועד או בזיקה לכלי טיס המשמש בהפעלת השירותים המוסכמים, מתירים חריגה מתקני המינימום שנקבעו לפי האמנה, וחריגה זו הוגשה לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO) הצד האחר רשאי לבקש התייעצויות בין רשויות התעופה כדי להבהיר את הנוהג הנדון.

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

סעיף 8
בטיחות התעופה

1. כל צד רשאי לבקש התייעצויות בכל עת בנוגע לתקני בטיחות שמקיים הצד האחר בתחומים המתייחסים למתקני תעופה, לצוותי אוויר, לכלי טיס ולהפעלת כלי טיס. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך שלושים (30) ימים מתאריך הבקשה.

2. אם, בעקבות התייעצויות כאמור, מוצא צד אחד כי הצד האחר אינו מקיים ומנהל בפועל תקני בטיחות בתחומים הנזכרים בס"ק 1 העומדים בתקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה, הצד האחר יעודכן על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים לדרושים לעמידה בתקני ICAO. הצד האחר ינקוט אז פעולה מתקנת מתאימה בתוך פרק זמן מוסכם.

3. בהתאם לסעיף 16 לאמנה, מוסכם עוד כי כל כלי טיס המופעל על ידי מוביל אווירי של צד אחד או מטעמו, בשירות אל שטח הצד האחר או ממנו, בהיותו בשטח הצד האחר, יהיה כפוף לחיפוש ע"י הנציגים המוסמכים של הצד האחר, ובלבד שהדבר אינו גורם לעיכוב בלתי סביר בהפעלת כלי הטיס. על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנה, מטרת חיפוש זה היא לאמת את תוקף התיעוד הנוגע לכלי הטיס, רישיונות אנשי צוותו, ושציוד כלי הטיס ומצבו תואמים את התקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה.

4. כאשר פעולה דחופה היא חיונית להבטחת בטיחות פעילתו של מוביל אווירי, כל צד שומר על הזכות להשעות מיד או לשנות את אישור ההפעלה של מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצד האחר.

5. כל פעולה של צד אחד בהתאם לס"ק 4 לעיל תופסק ברגע שהבסיס לנקיטת אותה פעולה יחדל להתקיים.

6. בהתייחס לס"ק 2 לסעיף זה, אם נקבע כי צד אחד עומד באי-ציותו לתקני המינימום שנקבעו באותה עת לפי האמנה עם תום פרק הזמן המוסכם, יש להודיע על כך למזכיר הכללי של ICAO. יש להודיע לאחרון גם על פתרון משביע רצון של המצב לאחר מכן.

סעיף 9
ביטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים שבים ומאשרים כי מחויבותם זה לזה להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. בלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים יפעלו בפרט בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי-טיס, שנעשתה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנעשתה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970 והאמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד

בטיחות התעופה האזרחית, שנעשתה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, הפרוטוקול המשלים שלה בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי תעופה המשרתים תעופה אזרחית בינלאומית, שנעשה במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכן כל אמנה או פרוטוקול אחרים הקשורים לביטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים מצייתים להם.

2. הצדדים יושיטו זה לזה לפי בקשה את כל הסיוע הנחוץ למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על ביטחון התעופה האזרחית.

3. הצדדים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו על-ידי ICAO ויועדו כנספחים לאמנה; במידה שהוראות ביטחון כאמור הן בנות החלה על הצדדים, הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטחם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטחם, יפעלו בהתאם להוראות ביטחון התעופה האמורות. כל צד יעדכן את הצד האחר בכל הבדל בין התקנות והנהגים הלאומיים שלו לבין תקני ביטחון התעופה שבנספחים לאמנה. כל צד רשאי לבקש התייעצויות מידיות עם הצד האחר בכל עת על מנת לדון בכל הבדל כאמור.

4. כל צד מסכים כי ניתן לדרוש ממפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות ביטחון התעופה הנזכרות בס"ק 3 לעיל הנדרשות על-ידי הצד האחר לשם כניסה לשטח של הצד האחר, יציאה ממנו או בעת השהייה בו. כל צד יבטיח את יישומם בפועל של אמצעים מתאימים בתוך שטחו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וצידת כלי טיס, לפני העלייה או הטעינה ובמהלכן. כן ישקול כל צד ברוח אוהדת כל בקשה מן הצד האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים ולמטרה זו, רשויות התעופה של הצדדים רשאיות לעשות הסדרי יישום ביטחוניים.

5. במקרה שמתרחשת תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי האוויר או מתקני העזר לטיסה, יסייעו הצדדים זה לזה ע"י הקלה על תקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית כאמור.

6. כאשר יש לצד סיבה סבירה להאמין כי הצד האחר חרג מהוראות סעיף זה, הצד הראשון רשאי לבקש התייעצויות. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך חמישה עשר (15) ימים מקבלת הודעה כאמור מאחד הצדדים. אי הגעה להסכם מניח את הדעת בתוך חמישה עשר (15) ימים מהתחלת ההתייעצויות יהווה עילה למניעה, שלילה, התלייה או הטלת תנאים על ההיתרים של המוביל האווירי של הצד האחר. כאשר מצב חירום מצדיק זאת, או כדי למנוע את המשך אי הציות להוראות סעיף זה, רשאי הצד הראשון לנקוט פעולה זמנית בכל עת.

סעיף 10
היטלי משתמש

1. צד לא יטיל ולא יתיר להטיל על המובילים האוויריים של הצד האחר היטלי משתמש גבוהים מאלה המוטלים על המובילים האוויריים שלו המפעילים שירותים בינלאומיים דומים.

2. כל צד יעודד התייעצות בדבר היטלי משתמש בין רשות הגבייה המוסמכת שלו לבין המובילים האווירייים המשתמשים בשירותים ובמתקנים שמעמידות לרשותם אותן רשויות גבייה, מקום שמעשי באמצעות הארגונים המייצגים של המובילים האווירייים. יש לתת למשתמשים כאמור הודעה סבירה על כל הצעה לשינויים בהיטלי משתמשים על מנת לאפשר להם להביע את דעתם לפני ביצוע השינויים. כן יעודד כל צד את רשויות הגבייה המוסמכות שלו ואת המשתמשים האמורים להחליף מידע מתאים בנוגע להיטלי משתמש.

סעיף 11
מכסים

1. כל צד יפטור, על בסיס של הדדיות, במלוא המידה האפשרית לפי הדין הלאומי שלו, מוביל אווירי מיועד של הצד האחר ממגבלות ייבוא, מכסים, מסי בלו, אגרות פיקוח ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים אחרים, שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם ההגעה, על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית מתכלה, חלפים לרבות מנועים, ציוד רגיל לכלי טיס, צידה לכלי טיס ופריטים אחרים כגון מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען, כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה, וכל חומר פרסומי רגיל המופץ חינם על-ידי אותו מוביל אווירי מיועד, המיועדים לשימוש או המשמשים אך ורק בהפעלה או בשירות כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד האחר האמור המפעיל את השירותים המוסכמים.

2. הפטורים המוענקים בסעיף זה יחולו על הפריטים הנזכרים בס"ק 1:

א) שהוכנסו לשטח צד אחד על-ידי המוביל האווירי המיועד של הצד האחר או מטעמו;

ב) שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד עם ההגעה לשטח הצד האחר או ביציאה ממנו; או

ג) שהועלו לכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד בשטח הצד האחר והמיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים, בכפוף לחוקים ולתקנות בני ההחלה של כל צד.

בין אם נעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם בשטחו של הצד המעניק את הפטור ובין אם לאו, ובלבד שהבעלות על פריטים כאמור איננה מועברת בשטחו של הצד האמור.

3. את הציוד המוטס הרגיל, וכן החומרים והאספקה המוחזקים בדרך כלל בכלי הטיס של מוביל אווירי מיועד של צד, ניתן לפרוק בשטח הצד האחר רק באישור רשויות המכס של אותו שטח. במקרה האמור, ניתן לשמם תחת פיקוח הרשויות האמורות עד מועד ייצואם מחדש או עד שייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

סעיף 12
מיסוי

1. רווחים או הכנסות מהפעלה של כלי הטיס בתעבורה בינלאומית הנצמחים למוביל אווירי של צד אחד, כולל השתתפות בהסכמים מסחריים בין מובילים אוויריים או ביוזמות עסקיות משותפות, יהיו פטורים מכל מס על רווחים או הכנסה שמטילה ממשלת הצד האחר.

2. הון ונכסים של מוביל אווירי של צד אחד הקשורים לניצול ו/או פעולה של כלי טיס בתחבורה בינלאומית, יהיו פטורים מכל מס על הון ועל נכסים שמטילה ממשלת הצד האחר.

3. רווחים מהעברת כלי טיס המופעלים בתעבורה בינלאומית ומיטלטלין השייכים להפעלתם של כלי טיס כאמור ע"י מוביל אווירי של צד אחד, יהיו פטורים מכל מס על רווחים שמטילה ממשלת הצד המתקשר האחר.

4. מקום שקיים הסכם מיוחד בדבר מניעת מסי כפל בין הצדדים, הוראות האחרון יכריעו.

סעיף 13
קיבולת

1. הקיבולת הכוללת שיספקו המובילים המיועדים של הצדדים בשירותים המוסכמים תוסכם בין או תאושר ע"י רשויות התעופה של הצדדים לפני תחילת הפעילות, ולאחר מכן בהתאם לדרישות התנועה הצפויות.

2. למוביל האווירי המיועד או למובילים האוויריים המיועדים של כל צד תהיה הזדמנות הוגנת ושווה לפעול בכל נתיב מוסכם בין שטחי הצדדים.

סעיף 14
תעריפים

1. התעריפים ביחס לשירותי אוויר בינלאומיים המופעלים משטחו של צד ואליו ייקבעו ע"י המובילים האוויריים המיועדים ברמות סבירות, תוך התחשבות נאותה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, כולל עלות הפעלה, רווח סביר ותעריפים של מובילים אוויריים אחרים.

2. כל צד רשאי לדרוש הודעות או הגשה של תעריפים שנקבעו לפי ס"ק 1 לעיל ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד האחר.

3. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להתערב כדי:

א) למנוע מחירים או נהגים מפלים באופן בלתי סביר;

ב) להגן על צרכנים מפני מחירים גבוהים באופן בלתי סביר או מגבילים באופן בלתי סביר בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה; וכן

ג) להגן על מובילים אווירייים מפני מחירים נמוכים באופן מלאכותי.

סעיף 15
המרת מטבע והחזרת רווחים

1. כל צד יתיר למוביל האווירי של הצד האחר להמיר ולהעביר לחו"ל, לפי בקשה, את כל ההכנסות שנצמחו בשטחו ממכירת שירותי הובלה אווירית העודפות על סכומים שהוצאו במקום, כשההמרה וההחזרה מותרות במהרה בשער החליפין החל בתאריך הבקשה להמרה ולהחזרה.

2. המרה והחזרה של הכנסות כאמור יותרו בהתאם לחוקים ולתקנות בני ההחלה של מדינתו של הצד שמשטחו נעשו ההמרה וההעברה, ואינם כפופים להיטלים מנהליים או להיטלי חליפין כלשהם למעט אלה שבנקים מטילים בדרך כלל על ביצוע המרה והחזרה כאמור.

3. הוראות סעיף זה אינן פוטרות את המובילים האווירייים של שני הצדדים ממכסים, מסים ותרומות שהם כפופים להם.

סעיף 16
מכירה ושיווק של שירותי תובלה אווירית

1. כל צד יעניק למוביל האווירי של הצד האחר את הזכות למכור ולשווק שירותי תובלה אווירית בינלאומיים בשטחו, במישרין או באמצעות סוכנים או מתווכים אחרים לבחירת המוביל האווירי, כולל הזכות להקים משרדים, הן מקוונים והן לא מקוונים.

2. המוביל האווירי המיועד של צד אחד יורשה, על בסיס של הדדיות, להביא לשטח הצד האחר ולהחזיק בו נציגים וסגל מסחרי, תפעולי וטכני, כנדרש בזיקה להפעלת השירותים המוסכמים.

3. דרישות כאמור באשר לסגל, לשיקול דעתו של המוביל האווירי של צד אחד, ניתן לספק באמצעות אנשי הסגל שלו או שימוש בשירותי כל ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים, הפועלים בשטח הצד האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור עבור מובילים אווירייים אחרים.

4. הנציגים ואנשי הסגל יהיו כפופים לחוקים ותקנות שבתוקף אצל הצד האחר, ובהתאם לחוקים ולתקנות האמורים:

א) כל צד, על בסיס הדדיות ותוך עיכוב מזערי, יעניק את היתרי ההעסקה הנחוצים, אשרות המבקרים או מסמכים דומים אחרים לנציגים ולאנשי הסגל הנזכרים בס"ק 3 לסעיף זה; וכן

ב) שני הצדדים יקדמו ויזרזו את הדרישה להיתרי העסקה עבור אנשי סגל המבצעים תפקידים זמניים מסוימים במשך לא יותר מתשעים (90) ימים.

סעיף 17
הסדרי שיתוף קודים/שיתוף פעולה

1. בהפעילו או בהציעו את השירותים המורשים בנתיבים המוסכמים, כל מוביל אווירי מיועד של צד אחד רשאי להתקשר בהסדרי שיווק שיתופיים כגון הסדרי "בלוק-ספייס" או שיתוף קודים, עם:

א) מוביל אווירי או מובילים אוויריים של צד;

ב) מוביל אווירי או מובילים אוויריים של צד שלישי.

2. ההוראה הנ"ל כפופה לתנאים שכל המובילים האוויריים בהסדרים כאמור:

א) יחזיקו בהרשאה המתאימה;

ב) יעמדו בדרישות החלות בדרך כלל על הסדרים כאמור.

ג) ביחס לכל כרטיס שנמכר, הרוכש יעודכן בנקודת המכירה איזה מוביל אווירי יפעיל כל קטע של השירות.

סעיף 18
חכירה

1. כל צד מתקשר רשאי למנוע את השימוש בכלי טיס חכורים בשירותים לפי הסכם זה, אשר אינם מצייתים לסעיפים 8 (בטיחות תעופה) ו-9 (ביטחון התעופה).

2. בכפוף לס"ק 1 לעיל, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד מתקשר רשאים לספק שירותים על פי הסכם זה באמצעות:

א) שימוש בכלי טיס בחכירה יבשה מכל חברה, כולל מובילים אוויריים.

ב) שימוש בכלי טיס בחכירה רטובה ממובילים אוויריים של אותו צד מתקשר.

ג) שימוש בכלי טיס בחכירה רטובה מהצד המתקשר האחר.

ד) שימוש בכלי טיס בחכירה רטובה ממובילים אווירייים של מדינות שלישיות,

ובלבד שכל המובילים האווירייים המשתתפים בהסדרים המפורטים ב-ב), ג) ו-ד) לעיל, מחזיקים בהיתר המתאים ועומדים בדרישות החלות בדרך כלל על הסדרים אלה.

סעיף 19
אספקת סטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל צד ימסרו או יגרמו למוביל האווירי המיועד שלהן למסור לרשויות התעופה של הצד האחר, לפי בקשה, הצהרות סטטיסטיות תקופתיות או אחרות ככל שיידרש באופן סביר לצורך בחינת הקיבולת המסופקת בשירותים המוסכמים שמפעיל המוביל האווירי המיועד של הצד הראשון.

סעיף 20
הגשת לוחות זמנים

1. המוביל האווירי המיועד של כל צד יגיש את לוחות הטיסות החזויים שלו לאישור רשויות התעופה של הצד האחר לפחות שלושים (30) ימים לפני הפעלת השירותים המוסכמים. אותו נוהל יחול על כל שינוי בהם.

2. לטיסות נוספות שהמוביל האווירי המיועד של צד אחד מבקש להפעיל בשירותים המוסכמים מחוץ ללוח הזמנים המאושר, אותו מוביל אווירי חייב לבקש אישור מראש מרשויות התעופה של הצד האחר. בקשות כאמור יוגשו כרגיל לפחות ארבעה (4) ימי עבודה לפני הפעלת הטיסות האמורות.

סעיף 21
הגנה על הסביבה

הצדדים תומכים בצורך להגן על הסביבה ע"י קידום פיתוח בר קיימא של התעופה. הצדדים מסכימים, ביחס לפעולות בין שטחיהם, לציית במידת האפשר לתקנים ולנהגים המומלצים (SARPs) של ICAO בנספח 16 ולמדיניות ולהנחיה הקיימות של ICAO בדבר ההגנה על הסביבה.

סעיף 22
התייעצויות

1. כל צד רשאי בכל עת לבקש התייעצות בנוגע לפרשנות, להחלה, ליישום, או לתיקון הסכם זה או לציות הסכם זה.

2. התייעצויות כאמור, היכולות להתנהל בדיונים או בתכתובת, יתחילו בתוך פרק זמן של 60 (שישים) ימים מהתאריך שבו קיבל הצד האחר את הבקשה בכתב, אלא אם כן הסכימו הצדדים אחרת.

סעיף 23
יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת כלשהי בין הצדדים בעניין פרשנותו או יישומו של הסכם זה, הצדדים ישתדלו תחילה ליישב את המחלוקת ביניהם במשא-ומתן בין רשויות התעופה של מדינותיהם של שני הצדדים.

2. לא עלה בידי רשויות התעופה האמורות להגיע להסדר במשא-ומתן, המחלוקת תיושב בצינורות דיפלומטיים.

3. לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר באמצעות ס"ק (1) ו-(2) לעיל, כל צד רשאי להביא את המחלוקת בפני בית דין לבוררות ובו שלושה בוררים, אחד שימונה ע"י כל צד ובורר שלישי שישמש כיו"ר בית הדין, בהסכמת שני הצדדים, ובלבד שבורר כאמור לא יהיה אזרח של צד ויהיה אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים במועד המינוי.

כל צד ימנה את הבורר שלו, בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלת ההודעה, בצינורות הדיפלומטיים, על בוררות. היו"ר ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) ימים לאחר מינוי שני הבוררים ע"י כל אחד מהצדדים.

לא עלה בידי צד למנות את הבורר שלו בתוך התקופה שנקבעה, או במקרה שהצדדים אינם מסכימים על בחירת היו"ר בתוך התקופה הנזכרת, כל צד רשאי לבקש מנשיא מועצת ICAOלמנות את היו"ר או את הבורר שייצג את הצד שכשל, לפי העניין.

4. במקרה של היעדרות או נבצרות של נשיא ICAO, סגן-הנשיא או חבר בכיר של מועצת ICAO, שאינו אזרח של אף אחד מהצדדים, ויהיה אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים במועד המינוי, יחליף את נשיא ICAO במילוי חובותיו כבורר, כנזכר בס"ק (3) לסעיף זה.

5. בית הדין לבוררות יקבע את סדרי הנוהל שלו ואת מקום הבוררות בכפוף להוראות המוסכמות בין הצדדים המתקשרים.

6. החלטות בית הדין לבוררות יתקבלו ברוב של הבוררים ויהיו מנומקות. החלטות בית הדין לבוררות יהיו סופיות ויחייבו את הצדדים למחלוקת.

7. לא מילא צד או המוביל האווירי של צד אחר ההחלטה שניתנה לפי ס"ק (6) לסעיף זה, הצד האחר רשאי להגביל, להשעות או לשלול כל זכות או זכות יתר שהוענקו מכוח הסכם זה לצד המשתמט.

8. כל צד יישא בהוצאות הבורר שלו. הוצאות היו"ר, כולל שכרו וכל הוצאה שנגרמה ל-ICAO ביחס למינוי היו"ר ו/או הבורר של הצד המשתמט כנזכר בס"ק (3) לסעיף זה, יתחלקו באופן שווה בין הצדדים.

9. עד ההגשה לבוררות ולאחר מכן עד שבית הדין לבוררות יפרסם את פסיקתו, הצדדים, להוציא במקרה של סיום, ימשיכו לבצע את התחייבויותיהם לפי הסכם זה בלי לפגוע בהתאמה סופית בהתאם לפסיקה האמורה.

סעיף 24
תיקונים

1. ניתן לתקן הסכם זה בהסכמה הדדית של הצדדים.

2. כל תיקון בהסכם זה, להוציא תיקונים בנספח, ייכנס לתוקף בהתאם לנהלים המפורטים בסעיף 28 להסכם זה.

3. כל תיקון לנספח ניתן לעשות בהסכמה בכתב בין רשויות התעופה של הצדדים.

סעיף 25
הסכמים רב-צדדיים

אם הסכם רב-צדדי המתייחס להובלה אווירית נכנס לתוקף ביחס לשני הצדדים, ההסכם הנוכחי יתוקן באופן שיתאים להוראות אותו הסכם רב-צדדי.

סעיף 26
סיום

כל צד רשאי בכל עת למסור לצד האחר הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת ל-ICAO. הסכם זה יבוא לידי סיום בחצות, לפי השעה המקומית אצל הצד המקבל את ההודעה מיד אחרי שנים עשר (12) חודשים מתאריך קבלת ההודעה ע"י הצד האחר, אלא אם כן ההודעה נמשכת בהסכמה לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על-ידי ICAO.

סעיף 27

רישום ב-ICAO

הסכם זה וכל תיקון בו יירשמו עם חתימתם ב-ICAO ע"י הצד שבשטחו נחתם הסכם זה, או כפי שהוסכם ע"י הצדדים.

סעיף 28

כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף שלושים (30) ימים אחרי תאריך קבלת ההודעה האחרונה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, שבאמצעותה מודיעים הצדדים זה לזה כי כל ההליכים הפנימיים הדרושים לכניסתו לתוקף של הסכם זה הושלמו.

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

נעשה ב ירושלים ביום יולי (חודש) אלף התש עשרים (שהוא יום 27 בחודש ספטמבר 2018) בלוח הגריגוריאני), ב 3 עותקים מהימנים בשפות עברית, איסלנדית ואנגלית, לכל הנוסחים דין מקור שווה.

במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת מדינת ישראל

בשם ממשלת איסלנד

נספח
לוח נתיבים

מובילים אוויריים של כל צד המיועדים לפי הסכם זה יהיו זכאים לספק הובלה אווירית בין נקודות בנתיבים הבאים:

א. נתיבים שיופעלו ע"י המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של ישראל:

מכל נקודה או נקודות בישראל דרך כל נקודת ביניים לכל נקודה או נקודות באיסלנד וכל נקודה מעבר.

ב. נתיבים שיופעלו ע"י המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של איסלנד:

מכל נקודה או נקודות באיסלנד דרך כל נקודת ביניים לכל נקודה או נקודות בישראל וכל נקודה מעבר.

הערות:

ניתן להשמיט נקודות ביניים ונקודות שמעבר בכל קטע.

זכות המוביל האווירי המיועד של צד אחד להפעיל טיסות להובלת נוסעים, כבודה, מטען ודואר בין נקודות בשטח הצד האחר ונקודות בשטח מדינות שלישיות (זכויות תעבורה לפי החופש ה-5) תהיה כפופה להסכם נפרד בין רשויות התעופה של הצדדים.