סמכויות - 849

הסכם בין

ממשלת מדינת ישראל

ובין ממשלת ממלכת שבדיה

בדבר שירותי אויר

ממשלת מדינת ישראל וממשלת ממלכת שבדיה,

בהיותן צדדים לאמנה הבין-לאומית בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית ולהסכם הבין-לאומי למעבר שירותי אויר, שנפתחו לחתימה בשיקגו ביום הטביעי לדצמבר, 1944,

וברצונן לכרות הסכם לשם כינון שירותי אויר בין שטחי הארץ של כל אחת מהן, ומעבר להם,

הסכימו לאמור :

סעיף 1

הגדרות

(1) לענין הסכם זה, אם משמעות אחרת משתמעת מן ההקשר :

(א) המונח "אמנה" פירושו - האמנה בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום הטביעי לדצמבר, 1944, ולרבות כל נספח שאומץ על פי סעיף 90 לאותה אמנה, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94 הנה ;

(ב) המונח "רשויות התעופה" פירושו - לגבי ממשלת ישראל, שר התחבורה, ולגבי ממשלת ממלכת שבדיה, מועצת התעופה האזרחית, ולגבי שניהן - כל אדם או גוף המיופה כוח לבצע כל תפקידים המבוצעים עתה על ידי הרשויות שצויינו לעיל ;

(ג) המונח "מוביל אוירי מיועד" פירושו - מוביל אוירי שאחד הצדדים להסכם נקב בהודעה בכתב לצד האחר להסכם, בהתאם לסעיף 4 להסכם זה, לשם הפעלתם של שירותי האויר בנתיבים המפורטים באותה הודעה ;

(ד) למונחים "שטח ארץ", "שירות אויר", "שירות אויר בין-לאומי", "מוביל אוירי" ו-"תנייה שלא למטרות התעבורה המסחריות", יהיו, לצורך החלת הסכם זה, המשמעות שפורטה להם בסעיפים 2 ו-96 לאמנה ;

(ה) המונח "נספח" פירושו - סבלאות הקוים הנכללות להסכם זה, או כפי שתוקנו בהתאם להוראות סעיף 15 להסכם זה.

2/...

(2) הנספח מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה,וכל איזכור להסכם יכלול איזכור לנספח, למעט מקום שנקבע אחרת.

סעיף 2

התאמה לאמנות אחרות שאושררו

הוראות הסכם זה יהיו כפופות להוראות האמנה שאושררה על ידי שני הצדדים להסכם, ככל שאותן הוראות חלות על שירותי אויר בין-לאומיים.

סעיף 3

זכויות תעבורה

(1) כל אחד מן הצדדים להסכם מעניק לצד האחר להסכם את הזכויות המפורטות בהסכם זה, לשם כינונם של שירותי אויר בנתיבים המפורטים בלוח המתאים של הנספח להסכם זה (ייקראו להלן "השרותים המוסכמים" ו-"הנתיבים המפורטים").

(2) בכפוף להוראות הסכם זה, ייהנה המוביל האוירי שיועיד כל צד להסכם, בהפעילו שרות מוסכם בנתיב מפורט, מן הזכויות שלקמן:

(א) לטוס ללא חנייה מעל לשטחו של הצד האחר להסכם;

(ב) לנחות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות;

(ג) לנחות בשטח האמור, בנקודות שפורטו לאותו נתיב בלוח המתאים של הנספח להסכם זה, לשם הורדתם והעלאתם, בתנועה בין-לאומית, של נוסעים, מטען ודואר.

(3) שום דבר האמור בס"ק (2) לסעיף זה לא יראו אותו כאילו הוא מעניק למוביל האוירי של אחד הצדדים להסכם את הזכות להעלות, בשטח ארצו של הצד האחר להסכם, נוסעים, מטען או דואר, המובלים בשכר או בשכירות והמיועדים לנקודה אחרת בשטח ארצו של אותו צד אחר להסכם.

סעיף 4

קביעתו של מוביל אוירי, וביטול, השהייה והפלת תנאים

(1) לכל אחד מן הצדדים להסכם הזכות לקבוע, בהודעה בכתב, לצד האחר להסכם, מוביל אוירי לשם הפעלתם של השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

(2) עם קבלת ההודעה, יעניק הצד האחר להסכם למוביל האוירי המיועד, ללא דיחוי, את הרשאת ההפעלה המתאימה, בכפוף להוראות ס"ק (3) ו-(4) לסעיף זה.

(3) רשויות התעופה של אחד הצדדים להסכם רשאיות לדרוש שהמוביל האוירי שקבע הצד האחר להסכם יניח את דעתן שהוא כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו בחוקים ובתקנות שהן נוהגות לפיהם באורח רגיל וסביר, בהתאם להוראות האמנה, לגבי הפעלת שירותי אויר מסחריים בין לאומיים.

3/...

(4) לכל אחד מן הצדדים להסכם הזכות לסרב לקבל קביעתו של מובילאוירי,ולעכב או לבטל הענקתן של הזכויות המפורטות בס"ק (2) לסעיף 3 של הסכם זה למובילאוירי, או להטיל אותם תנאים שראה בהם צורך בדבר השימוש בזכויות אלו על ידי מובילאוירי, בכל מקרה שבו לא הונחה דעתו כי הבעלות הכשירה והשליטה המעשית של אותו מובילאוירי נתונות בידי הצד להסכם שקבע את המובילהאורי, או בידי אזרחי הצד להסכם שקבע את המובילהאוירי.

(5) בכל עת, לאחר קיום הוראות סעיפים קטנים (1) ו-(2) לסעיף זה,ראשי מובילאוירי, שנקבע והורשה כאמור,להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שלא יופעל שירות אלא אם כן תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף 10 להסכם זה עומד בתוקפו לגבי אותו שירות.

(6) לכל אחד מן הצדדים להסכם הזכות להתהות שימושן של הזכויות המפורטות בס"ק (2) לסעיף 3 של הסכם זה על ידי מובילאוירי,או להטיל אותם תנאים שיראה צורך בהם על השימוש בזכויות אלה בידי מובילאוירי,בכל מקרה שהמובילהאוירי לא קיים את החוקים והתקנות של הצד להסכם המעניק את הזכויות הללו, או שבצורה אחרת לא פעל בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם זה;ובלבד שזכות זו תופעל רק לאחר התייעצות עם הצד האחר להסכם,זולת אם יש הכרח בהשהייה או בהטלת תנאים באורח מידי כדי למנוע הפרות נוספות של חוקים ותקנות.

סעיף 5

<u>פטור ממסי מכס וממסים אחרים</u>

(1) כלי טיס המופעלים בשירותי אויר בין-לאומיים על ידי המובילהאוירי המיועד של אחד הצדדים להסכם,וכן הציוד הרגיל שלהם,חלקי חילוף,אספקת דלק ושמני סיכה,ויצידת כלי טיס (לרבות מזון,משקאות וטבק)שבכלי טיס אלה,יהיו פטורים מכל מיכי מכס, אגרות בדיקה ושאר היטלים או מסים,בהגיעם לשטח ארצו של הצד האחר להסכם,בתנאי שהציוד והאספקה האמורים יישארו בכלי הטיס עד לזמן יצואם החוזר.

(2) אספקת דלק,שמני סיכה,חלקי חילוף,ציוד רגיל ויצידת כלי טיס,שהובאו לשטח ארצו של אחד הצדדים להסכם על ידי המובילהאוירי המיועד של הצד האחר להסכם,או מטעמו, או שנלקחו אל כלי הטיס המופעל על ידי אותו מובילאוירי,והנועדים אך ורק לשם שימוש בהפעלתם של שירותים בין-לאומיים,יהיו פטורים מכל המסים וההיטלים הארציים, לרבות מסי מכס ואגרות בדיקה המוטלים בשטח ארצו של הצד הראשון להסכם,ואפילו שאספקה זו תשמש בחלקי הנסיעה המבוצעים מעל לשטח ארצו של הצד להסכם שבתחומיו נלקחה האספקה אל כלי הטיס.ניתן לדרוש כי החומרים הנזכרים לעיל יוחזקו בהשגחת המכס או בפיקוחו.

(3) הציוד הרגיל המוטס בכלי טיס,חלקי חילוף,ציידת כלי טיס,ואספקת דלק ושמני סיכה, המוחזקים בכלי הטיס של אחד הצדדים להסכם,לא יפרקו אותם בשטח ארצו של הצד האחר להסכם אלא באישור רשויות המכס של אותו צד, העשויות לדרוש כי חומרים אלה יועמדו להשגחתן עד ליצואם החוזר או עד שיעשו בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

4/....

(4) דלק,שמני סיכה,חלקי חילוף, ציוד רגיל המוטבע בכלי טיס וצידה כלי טיס, הנלקחים אל כלי טיס של אחד הצדדים להסכם בשטח ארצו של הצד האחר להסכם והמשמשים אך ורק לטיסות בין שתי נקודות בשטח ארצו של הצד האחרון להסכם,ינהגו בהם,לגבי דמי מכס,אגרות בדיקה ושאר מטים והיטלים ארציים או מקומיים,דין לא פחות נוח מזה שנוהגים בו לגבי מובילי אויר לאומיים או לגבי המוביל האוירי המועדף ביותר המפעיל טיסות כאמור.

סעיף 6

תקנות לענין פטור בכניסה

נוסעים,כבודה ומטען שבמעבר ישיר דרך שטח ארצו של אחד הצדדים להסכם ושאינם יוצאים את שטח נמל התעופה הסמור למטרה זו, יהיו נתונים לביקורת מפושטת ביותר. כבודה ומטען שבמעבר ישיר יהיו פטורים ממסי מכס וממסים דומים אחרים.

סעיף 7

חוקים ותקנות המסדירים את הכניסה והיציאה והיטלי נמלי תעופה וסירותים

(1) חוקיו ותקנותיו של אחד מהצדדים להסכם המסדירים את הכניסה לשטח ארצו ואת היציאה ממנו של כלי טיס המועסקים בטיס בין-לאומי,או את טיסותיהם של כלי טיס כאמור כעל לשטח ארצו,יחולו על המוביל האוירי המיועד של הצד האחר להסכם.

(2) חוקיו ותקנותיו של אחד מהצדדים להסכם, המסדירים את הכניסה לשטח ארצו,את השהייה בו ואת היציאה ממנו,של נוסעים,אנשי צוות,מטען או דאר,כגון דרישות פורמליות לענין כניסה,יציאה,הגירה,וכן אמצעי מכס ואמצעים סניטריים, יחולו על נוסעים,אנשי צוות,מטען או דואר המובלים על ידי כלי הטיס של המוביל האוירי המיועד של הצד האחר להסכם בהיותם בתחום שטח הארץ האמור.

(3) כל צד להסכם מתחייב שלא להעניק עדיפויות למוביל האוירי אשר לו לגבי המוביל האוירי המיועד של הצד האחר להסכם בהלחם של החוקים והתקנות שנקבעו בסעיף זה.

(4) בהשתמשו בנמלי התעופה ובסירותים אחרים המוצעים על ידי אחד הצדדים להסכם, לא יהא על המוביל האוירי המיועד של הצד האחר להסכם לשלם אגרות גבוהות יותר מאשר אלו שעל המוביל האוירי הלאומי לשלמן בסירותי אויר דסומים.

5/...

סעיף 8

תעודות

(1) תעודות על כושר טיסה ותעודות סמיכות, ורשיונות שהוצאו או שקיבלו את תוקפם על ידי אחד הצדדים להסכם, יוכרו, במשך תקופת תוקפם, כבעלי תוקף חוקי על ידי הצד האחר להסכם, ובלבד שהדרישות שלפיהן הוצאו או קיבלו את תוקפם התעודות או רשיונות כאמור הן שוות ערך לתקני המינימום שעשויים לקובעם מזמן לזמן, בהתאם לאמנה זו, או עולות על כך.

(2) אולם כל אחד מהצדדים שומר לעצמו את זכויותיו שלא להכיר בבני תוקף, לסם טיסות בשטח ארצו, בתעודות סמיכות וברשיונות שהוענקו לאזרחיו, או שקיבלו תוקף לגביהם, על ידי הצד האחר להסכם או על ידי כל מדינה אחרת.

סעיף 9

הוראות לעניין קיבולת

(1) למובילי האויר המיועדים של שני הצדדים להסכם תהא הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין כל אחד משטחי ארצותיהם.

(2) בהפעלתם של השירותים המוסכמים, יביא בחשבון המוביל האוירי המיועד של כל צד להסכם את עניניו של המוביל האוירי המיועד של הצד האחר להסכם, כך שלא לפגוע שלא לצורך בשירותים שמספק האחרון באותם נתיבים, כולם או חלקם.

(3) השירותים המוסכמים שיסופקו על ידי המובילים האוירים של הצדדים להסכם יהיו מותאמים ביחס הדוק לדרישות הציבור לתעבורה בנתיבים המפורטים, ומטרתם הראשית תהא לספק, בהתחסב בגורם עומס סביר, קיבול שיהא הולם כדי לשאת את הדרישות השוטפות והחזויות באורח סביר שבהובלת נוסעים, מטען ודואר, שמקורם בשטח ארצו של הצד להסכם אשר קבע את המוביל האוירי או המיועדים לשטח ארץ זה. הסידורים להובלת נוסעים, מטען ודואר, המועלים והמורדים באחת הנקודות שעל הנתיבים המפורטים בשטחי ארצותיהן של מדינות שאינן של זו שקבעה את המוביל האוירי, ייעשו בהתאם לעקרונות הכלליים ההבאים מתאימה:

(א) לצרכי התעבורה אל שטח ארצו של הצד להסכם אשר קבע את המוביל האוירי, וממנו;

(ב) לדרישות התעבורה של השטח שדרכו עובר המוביל האוירי, לאחר שהובאו בחשבון סידורי אויר אחרים שהוקמו על ידי מובילי אויר של המדינות שלהן השטח; וכן

(ג) לצרכיה של הפעלת שרות אוירי יסיר.

6/...

סעיף 10

תעריפים

(1) לענין הסעיפים הקטנים דלקמן, המונח "תעריף" פרושו – הכחירים שיש לשלמם בעד הובלת נוסעים ומטען והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי סוכנות ושירותי עזר אחרים, אך להוציא חשלום ותנאים בעד הובלת דואר, שיוסדרו בחקנות שעליהן יוסכם בסוכנויות הבין-ממשלתיות המהאימות.

(2) התעריפים שיחיל כובל אוירי מיועד של אחד מהצדדים להסכם בעד הובלה אל שטח ארצו של הצד האחר להסכם, או ממנו, ייקבעו בשיעורים סבירים, תוך התחשבות ראויה בכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות הוצאות ההפעלה, רווח סביר, והתעריפים של מובילי אויר אחרים באותם נתיבים.

(3) התעריפים האמורים בסק' (2) לסעיף זה יוסכם עליהם בין מובילי האויר המיועדים של הצדדים להסכם, בהתייעצות עם מובילי אויר אחרים הפועלים באותו נתיב, כולו או חלקו, מתוך שימוש, במידת האפשר, בנוהל ועידת התעבורה של האיגוד הבין-לאומי לתובלה אוירית.

(4) התעריפים שיוסכם עליהם כך יוגשו, לפחות תשעים (90) יום לפני התאריך המוצע להנהגתם; במקרים מיוחדים, יכולות רשויות התעופה להסכים על פרק זמן קצר מזה.

לא יכלו לקבוע תעריף בהתאם להוראות סק' (3) לסעיף זה, או הודיע אחד הצדדים להסכם לצד האחר להסכם, במשך שלושים הימים הראשונים מתקופת תשעים הימים הנזכרת בסק' (4) לסעיף זה, כי אין דעתו נוחה מתעריף שהוגש בהתאם לסעיף זה, ינסו רשויות התעופה של הצדדים להסכם לקבוע את התעריף בהסכם ביניהן לבין עצמן.

לא יכלו רשויות התעופה להסכים על תעריפים כאמור, ייושב הסכסוך בהתאם להוראות סעיף 14 להסכם זה.

שום תעריף לא ייכנס לתוקפו אלא אם כן אושר או נתקבל על ידי רשויות התעופה של שני הצדדים להסכם.

תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה ייאשר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש, אף על פי כן, לא יוארך תעריף מכוח סעיף קטן זה למשך יותר מאשר שנים עשר חודשים לאחר התאריך שבו היה פוקע אלמלא ההארכה.

7/...

סעיף 11

הוראות כספיות

[illegible] אחד מהצדדים להסכם יעניק למוביל האוירי המיועד של הצד האחר להסכם את הזכות [illegible]לוח למשרדו הראשי את עודף התקבולים על ההוצאות הזכה בו בשטח ארצו של הצד הראשון [illegible]סכם בקשר להובלתם של נוכקים, כבודה, משלוחי דואר ומטען. אולם הנוהל למשלוחי [illegible]ף כאמור יהא בהתאם לתקנות מטבע החוץ של הצד להסכם שבשטח ארצו נצמחה ההכנסה.

סעיף 12

חלופי סטטיסטיקות

[illegible]יוה התעופה של כל צד מהצדדים להסכם יספקו לרשויות התעופה של הצד האחר להסכם, [illegible] בקשתן, אותם דו"חות סטטיסטיים, הקופתיים או אחרים, ככל שיידרש באופן סביר [illegible]לבקר את הקיבולת שסופקה בשירותים המוסכמים על ידי המוביל האוירי המיועד של [illegible]הראשון להסכם. דו"חות כאמור יכללו כל אינפורמציה הדרושה כדי לקבוע את כמות [illegible]בורה שהובלה על ידי המוביל האוירי בשירותים המוסכמים וכן את מקום יציאתה של [illegible]ורה זו.

סעיף 13

התייעצות

[illegible]ות התעופה של שני הצדדים להסכם יוועצו ביניהן, לעתים קבועות ותכופות, כדי [illegible]יח שיתוף פעולה הדוק בכל הענינים הנוגעים למילוי הסכם זה.

[illegible]חד מן הצדדים להסכם רשאי לבקש קיומה של התייעצות, שיכיל שתתנהל בדיונים [illegible]התכתבות, ואשר תתחיל תוך תקופת חמשים (90) יום מתאריך קבלת הבקשה, אלא אם [illegible]סכימו שני הצדדים המתקשרים על הארכה של תקופה זו.

סעיף 14

יישוב סכסוכים

[illegible]התעורר סכסוך בין הצדדים להסכם בענין פירושו או החלתו של הסכם זה, ישקדו [illegible]הצדדים להסכם, בראש ובראשונה, ליישבו בדרך של משא ומתן ביניהם.

8/...

(2) לא הגיעו הצדדים ליישוב בדרך של משא ומתן :

(א) רשאים הם להכניס למסור את הסכסוך, לשם החלטה, לבית דין של בוררות שימונה בהסכם ביניהם, או לאדם או גוף אחרים, או

(ב) לא הסכימו כך, או הכניסו למסור את הסכסוך לבית דין של בוררות אך לא יכלו להגיע להסכם בדבר הרכבו, רשאי כל צד מהצדדים להסכם להגיש את הסכסוך, לשם החלטה, לכל בית דין המוסמך להחליט בו, העשוי להתכונן בעתיד בתוך הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית, או, באין בית דין כאמור, למועצת הארגון האמור.

(3) הצדדים להסכם מחחייבים למלא אחר כל החלטה שניתנה לפי סק' (2) לסעיף זה.

(4) לא מילא אחד הצדדים להסכם, או המוביל האוירי של אחד הצדדים להסכם, אחר החלטה שניתנה לפי סק' (2) לסעיף זה, וכל זמן שאין הוא ממלא אחריה, רשאי הצד האחר להסכם להגביל, לעכב או לבטל כל זכויות או זכויות יתר שהעניק בתוקף הסכם זה לצד להסכם שלא מילא אחר ההחלטה או למוביל האוירי המיועד שלא מילא אחר ההחלטה.

סעיף 15

תיקונים

(1) נראה לאחד מהצדדים להסכם שרצוי לשנות את תנאי הסכם זה, רשאי הוא לבקש קיומה של התייעצות בין רשויות התעופה של שני הצדדים להסכם בקשר לשינויים המוצעים. ההתייעצות תחל תוך תקופה של תשעים (90) יום מתאריך הבקשה. כאשר הסכימו רשויות אלה בדבר כל שינוי להסכם זה, ייכנס השינוי לתוקפו לאחר שיאושר בהחלפת איגרות באמצעות הצינור הדיפלומטי.

(2) נכנס הסכם כללי רב צדדי בענין תעבורה אוירית לתוקפו לגבי שני הצדדים להסכם, יתוקן הסכם זה באופן שיתאים להוראותיו של אותו הסכם.

סעיף 16

סיום

כל אחד מהצדדים להסכם רשאי בכל עת להודיע לצד האחר, אם רוצה הוא להביא הסכם זה לידי גמר. הודעה זו תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית. נמסרה הודעה כזאת, יבוא ההסכם לידי גמר שנים עשר (12) חודש לאחר תאריך קבלת ההודעה על ידי הצד האחר להסכם, זולת אם ההודעה להביאו לידי גמר בוטלה, על פי הסכמה, לפני חום תקופה זו. בהעדר אישור מאת הצד האחר להסכם על קבלת ההודעה, יראו את ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר יום לאחר קבלת ההודעה על ידי הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

9/...

סעיף 17

ריכוס

הסכם זה וכל החלפה איגרות בהתאם לסעיף 15 יירשמו בארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 18

כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקפו בתאריך החתימה, או, אם נדרש כך, כאשר כל צד הודיע לצד האחר כי הדרישות הנחוצות שבחוקה הלאומית של כל אחד מהם נתמלאו.

ולראיה על כך חתמו החתומים מטה, לאחר שהוסמכו כדין איש איש על ידי ממשלתו, על הסכם זה.

נעשה בשני עותקים .....197.

בשם ממשלת
מדינת ישראל
(-)

בשם ממשלת
ממלכת שבדיה
(-)

נספח

נתיבים שיופעלו בשני הכיוונים על ידי המוביל האווירי המיועד של ממלכת שבדיה :

נקודה בשבדיה	נקודה בישראל
סטוקהולם	נמל התעופה בן-גוריון-
	תל-אביב

נתיבים שיופעלו בשני הכיוונים על ידי המוביל האווירי המיועד של ממלכת מדינת ישראל :

נקודה בישראל	נקודה בשבדיה
נמל התעופה בן-גוריון -	סטוקהולם
תל-אביב	

יום דבר לא ימנע את המוביל האווירי המיועד של כל אחד מן הצדדים להסכם לשרת נקודות ביניים ונקודות שמעבר לבירותיהן של שבדיה, דנמרק ונורבגיה, וכן ביניהן, שאינן אלו שפורטו בנספח זה, ובלבד שאין מסתמכים בזכויות מסחריות בין נקודות אלו ובין שטח ארצו של הצד האחר להסכם.