הסכם

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

המועצה הפדרלית השוויצרית

בדבר שירותי אוויר סדירים

ממשלת מדינת ישראל והמועצה הפדרלית השוויצרית, להלן: "הצדדים המתקשרים";

בתתן דעתן לכך שישראל ושוויצריה הן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

בשאיפתן לפתח שיתוף פעולה בתחום ההובלה האווירית, ובשאיפתן לכונן את הבסיס להפעלת שירותי אוויר סדירים,

הסכימו לאמור:

סעיף 1 הגדרות

למטרות ההסכם הנוכחי ונספחו:

א. המונח "האמנה" 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 שלה, במידה שאותם נספחים ותיקונים הם בני החלה לגבי שני הצדדים המתקשרים;

ב. המונח "הסכם" פירושו ההסכם הנוכחי, נספחו, וכל תיקון להם, המהווים חלק בלתי נפרד מההסכם;

ג. המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של שוויצריה, המשרד הפדרלי לתעופה אזרחית, ובמקרה של מדינת ישראל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים באמצעות רשות התעופה האזרחית; או בשני המקרים, כל רשות או אדם אחרים המוסמכים לבצע את התפקידים המתבצעים כעת ע"י הרשויות האמורות;

ד. המונח "מובילן(ים) אווירי(ים) מיועד(ים)" פירושו מוביל אווירי שצד מתקשר אחד הועיד, בהתאם לסעיף 3 להסכם הנוכחי, להפעלת השירותים האוויריים המוסכמים;

ה. למונח "שטח" משמעות כמשמעותו בסעיף 2 לאמנה והמונחים "שירות אווירי", "שירות אוויר בינלאומי", "מוביל אווירי" ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", משמעויותיהם כמפורט בסעיף 96 לאמנה.

ו. המונח "קיבולת" פירושו המדד הכמותי של שירותי הובלה המוצעים או שמוצע להציעם ע"י מוביל אווירי אחד או יותר בשוק של צמד ערים או צמד מדינות או בנתיב. ניתן לבטא אותה במונחים של גודל כלי טיס, סוג כלי הטיס, מספר מושבים או חלל מטען (במשקל ו/או בנפח), תדירות הפעלה, או שילוב כלשהו של מונחים אלה;

ז. המונח "מחיר" או "תעריף" פירושו כל מחיר, תעריף או היטל תמורת הובלת נוסעים, כבודה ו/או מטען (להוציא דואר) בהובלה אווירית (כולל כל צורה אחרת של תובלה הקשורה לכך) שגובים מובילים אוויריים, כולל סוכניהם, והתנאים המסדירים את זמינותם של מחיר, תעריף או היטל כאמור;

סעיף 2 הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם הנוכחי למטרות הפעלת שירותים אוויריים בינלאומיים בנתיבים המפורטים בלוחות של הנספח. שירותים ונתיבים כאמור נקראים להלן "שירותים מוסכמים" ו"נתיבים מפורטים" בהתאמה.

2. בכפוף להוראות ההסכם הנוכחי, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד מתקשר ייהנו, בהפעילם את השירותים המוסכמים:

א. מהזכות לטוס ללא נחיתה מעל לשטח הצד המתקשר האחר;

ב. מהזכות לערוך חניות בשטח הצד המתקשר האחר שלא למטרות תעבורה;

ג. בהפעילו שירות מוסכם, הזכות לערוך חניות בנקודה(ות) בנתיב(ים) המפורט(ים) בנספח להסכם זה למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית של נוסעים, מטען או דואר, בנפרד או במשולב, המיועדים לנקודות בשטח הצד המתקשר האחר או הבאים מהן;

ד. בהפעילם שירות מוסכם, הזכות לערוך חניות בשטח מדינות שלישיות בנקודה(ות) בנתיב(ים) המפורט(ים) בנספח להסכם זה למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית של נוסעים, מטען או דואר, בנפרד או במשולב, המיועדים לנקודות בשטח הצד המתקשר האחר או הבאים מהן, כמפורט בנספח להסכם הנוכחי.

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

4. אין בסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד את זכות היתר להעלות, בשטח הצד המתקשר האחר, נוסעים, כבודה, מטען ודואר, המובלים בתמורה והמיועדים לנקודה אחרת בשטח אותו צד מתקשר.

5. אם בגלל סכסוך מזוין, מהומות או התפתחויות פוליטיות, או נסיבות מיוחדות וחריגות, המובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד אינם מסוגלים להפעיל שירות בנתיבו הרגיל, יעשה הצד המתקשר האחר כמיטב יכולתו על מנת לאפשר את המשך הפעלת השירות האמור, באמצעות סידור מחדש מתאים של הנתיבים האמורים, כולל הענקת הזכויות לפרק זמן ככל שיידרש כדי להקל על הפעלה בת קיימא.

סעיף 3 הועדה והיתרי הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד מובילים אוויריים ככל שירצה לשם הפעלת השירותים המוסכמים. הועדות כאמור יתבצעו מכוח הודעה בכתב בין רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים.

2. רשויות התעופה אשר קיבלו את ההודעה על הועדה כאמור, בכפוף להוראות 3 ו-4 לסעיף זה, יעניקו ללא דיחוי למובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר את היתרי ההפעלה הנחוצים.

3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש ממובילים אוויריים שהועיד הצד המתקשר האחר להוכיח כי הם כשירים למלא את התנאים שנקבעו על פי החוקים והתקנות שהרשויות האמורות מחילות באופן רגיל על שירותי אוויר בינלאומיים, בהתאם להוראות האמנה.

4. לכל צד מתקשר יש זכות לסרב להעניק את היתרי ההפעלה הנזכרים בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל תנאים ככל שימצא לנחוץ על מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם הנוכחי, בכל עת שלצד המתקשר האמור אין הוכחה לכך שמקום העסקים העיקרי של המובילים האוויריים נמצא בשטח הצד המתקשר שהועיד אותם ושהם מחזיקים בתעודת מפעיל אווירי עדכנית שהונפקה על ידי הצד המתקשר שהועיד אותם, או אם הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי אינו עומד בתנאים המפורטים בסעיף 7 (בטיחות) וסעיף 8 (ביטחון התעופה).

5. משקיבלו את היתר ההפעלה, לפי הוראות ס"ק 2 לסעיף זה, המובילים האוויריים המיועדים רשאים בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים.

סעיף 4 שלילה והשעייה של היתר הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול או להשעות היתר הפעלה למימוש הזכויות הנזכרות בסעיף 2 להסכם הנוכחי ע"י המובילן(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של הצד המתקשר האחר, או להטיל תנאים ככל שימצאו לנכון על מימוש זכויות אלה, אם:

א. המובילן(ים) האווירי(ים) האמורים אינם יכולים להוכיח שמקום העסקים העיקרי שלהם נמצא בשטח הצד המתקשר שהועיד אותם ושהם מחזיקים בתעודת מפעיל אווירי עדכנית שהונפקה על ידי הצד המתקשר המועיד, או

ב. המובילן(ים) האווירי(ים) האמורים אינם מצייתים או מפירים באופן חמור את החוקים או התקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה, או

ג. המובילים האוויריים האמורים אינם מפעילים את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים הקבועים בהסכם הנוכחי.

2. זכות כאמור תמומש רק אחרי התייעצויות עם הצד המתקשר האחר, אלא אם כן פעולה מיידית היא חיונית למניעת הפרה נוספת של חוקים ותקנות.

סעיף 5 מימוש זכויות

1. למובילים האוויריים המיועדים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים בין שטחי הצדדים המתקשרים.

2. היעד העיקרי של המובילים האוויריים המיועדים יהיה לספק קיבולת המתאימה לדרישת תנועה בין שטח הצד המתקשר שהועיד את המובילים האוויריים לבין הנקודות המקבלות שירות בנתיבים המפורטים והמופעלים.

3. התדירות הכוללת שיספקו המובילים המיועדים של הצדדים המתקשרים בשירותים המוסכמים תוסכם בין, ותאושר ע"י, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים לפני תחילת הפעילות, ולאחר מכן בהתאם לדרישות התנועה הצפויות;

4. זכותו של כל אחד מהמובילים האוויריים להוביל תעבורה בינלאומית בין שטחו של הצד המתקשר האחר לבין שטחיהן של מדינות שלישיות בשירותים המוסכמים, תמומש בהתאם לעקרונות הכלליים של התפתחות נורמלית ששני הצדדים המתקשרים מצייתים להם ובכפוף לתנאים שהקיבולת תותאם:

א. לביקוש לתנועה אל שטחו של הצד המתקשר שהועיד את המובילים האוויריים וממנו;

ב. לביקוש לתנועה של האזורים שדרכם עובר השירות, תוך הבאה בחשבון של שירותים מקומיים ואזוריים;

ג. לדרישות הפעלה כלכלית של השירותים המוסכמים.

סעיף 6 החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המסדירים את כניסתם לשטחו ואת יציאתם ממנו של כלי טיס הפועלים בשירותי אוויר בינלאומיים, או את ההטסה או הטיסות של כלי טיס כאמור מעל לאותו שטח, יחולו על המובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר.

2. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המתייחסים לכניסתם לשטחו, לשהייתם בו וליציאתם ממנו של נוסעים, צוות, כבודה, מטען או דואר, כגון אלה המתייחסים לכניסה, יציאה, הגירה, וכן אמצעי מכס ואמצעים תברואתיים יחולו על הנוסעים, הצוות, הכבודה, המטען או הדואר המובלים בכלי טיס של המוביל האווירי של הצד המתקשר האחר בעת שהייתם בשטח האמור.

3. צד מתקשר לא ייתן העדפה למובילים האוויריים שלו ביחס למובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר בהחלת החוקים והתקנות לפי הוראות סעיף זה.

סעיף 7 בטיחות

1.כל צד מתקשר רשאי לבקש התייעצויות בכל עת בנוגע לתקני בטיחות בכל תחום המתייחסים לצוותי אוויר, לכלי טיס או להפעלתם שמקיים הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך שלושים (30) ימים מתאריך אותה בקשה.

2. אם, בעקבות התייעצויות כאמור, מוצא צד מתקשר אחד כי הצד המתקשר האחר אינו מקיים ומפקח בפועל על תקני בטיחות בתחומים הנזכרים בס"ק 1 שהם לפחות שווים לתקני המינימום שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה, הצד המתקשר הראשון יודיע לצד המתקשר האחר על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים לדרושים לעמידה בתקני מינימום אלה, ואותו צד אחר ינקוט פעולה מתקנת מתאימה. אי נקיטה של הצד המתקשר האחר בפעולה מתקנת מתאימה בתוך חמישה עשר (15) ימים או כל פרק זמן ארוך יותר שיוסכם יהווה עילה להחלת סעיף 4 להסכם הנוכחי.

3. על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנה מוסכם כי כל כלי טיס המופעל על ידי, או בכפוף, להסדר חכירה, מטעם המובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד בשירותים אל שטח צד מתקשר אחר או ממנו עשוי, בעודו בשטח הצד המתקשר האחר, להיות כפוף לבדיקה של ידי הנציגים המוסמכים של הצד המתקשר האחר, בכלי הטיס וסביבו כדי לבדוק הן את תוקפם של מסמכי כלי הטיס והן את אלה של אנשי הצוות שלו ואת מצבם הנראה של כלי הטיס וציודו (נקרא בסעיף זה "ביקורת כבש"), ובלבד שהדבר לא יוביל לעיכוב בלתי סביר.

4. אם ביקורת כבש או סדרה של ביקורות כבש כלשהן כאמור מולידות:

א. חששות כבדים כי כלי טיס או הפעלה של כלי טיס אינם עומדים בתקני המינימום שנקבעו באותה העת בהתאם לאמנה, או

ב. חששות כבדים כי נעדרים תחזוקה וניהול יעילים של תקני בטיחות שנקבעו באותה העת בהתאם לאמנה, הצד המתקשר העורך את הביקורת יהיה, לעניין סעיף 33 לאמנה, חופשי להגיע למסקנה שהדרישות לפיהן התעודה או הרישיונות ביחס לכלי טיס או ביחס לאנשי צוותו של כלי הטיס הונפקו או קיבלו בתוקף, או שהדרישות לפיהן מופעל כלי הטיס, אינן שוות או עולות על תקני המינימום שנקבעו בהתאם לאמנה.

5. במקרה שהגישה לצורך עריכת ביקורת כבש בכלי טיס המופעלים על ידי המובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 3 לעיל נדחית על ידי הנציג של אותם מובילים אוויריים מיועדים, הצד המתקשר האחר יהיה חופשי להקיש כי מתעוררים חששות כבדים מהסוג הנזכר בס"ק 4 לעיל מתעורר ולהסיק את המסקנות הנזכרות באותו ס"ק.

6. כל צד מתקשר שומר על הזכות להשעות או לשנות את היתר ההפעלה של המובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר באופן מיידי במקרה שהצד המתקשר הראשון מסיק, בין אם כתוצאה מביקורת

כבש, סדרה של בדיקות כבש, מניעת גישה לביקורת כבש, התייעצות או סיבה אחרת, כי הפעולה המיידית היא חיונית לבטיחות פעולתו של מוביל אווירי.

7. כל פעולה של צד מתקשר אחד בהתאם לס"ק 2 או 6 לעיל תופסק ברגע שהבסיס לנקיטת אותה פעולה יחדל להתקיים.

סעיף 8 ביטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים שבים ומאשרים כי מחויבותם זה לזה להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם הנוכחי. בלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי-טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970 והאמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, הפרוטוקול המשלים שלה בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי תעופה המשרתים תעופה אזרחית בינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכן כל אמנה או פרוטוקול אחרים הקשורים לביטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים המתקשרים מחויבים להם.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של 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 המתקשרים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות ביטחון התעופה שנקבעו על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ויועדו כנספחים לאמנה במידה שהוראות ביטחון כאמור הן בנות החלה; 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, ינהגו בהתאם להוראות ביטחון התעופה האמורות.

4.כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לדרוש ממפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות ביטחון התעופה הנזכרות בס"ק 3 לסעיף זה, הנדרשות על-ידי הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או בעת השהייה בו. כל צד מתקשר 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. כל צד מתקשר ייתן גם תשומת-לב אוהדת לכל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים נוכח איום, ולמטרה זו, רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים יהיו רשאיות לסכם הסדרי יישום ביטחוניים.

5. כאשר מתרחשת 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 המתקשרים זה לזה ע"י הקלה על תקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום כאמור.

6. כאשר יש לצד סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות ביטחון התעופה בסעיף זה, רשויות התעופה של אותו צד מתקשר רשאיות לבקש התייעצויות מיידיות עם רשויות התעופה של הצד האחר. אי הגעה להסכם מניח את הדעת בתוך חמישה עשר (15) ימים ממועד בקשה כאמור תהווה עילה למניעה, שלילה, התלייה או הטלת תנאים על היתרי ההפעלה והאישורים הטכניים של המוביל האווירי של אותו צד מתקשר. כאשר מצב חירום מצדיק זאת, או כדי למנוע את המשך אי הציות להוראות סעיף זה, רשאי צד מתקשר לנקוט פעולה זמנית לפני תום חמישה עשר (15) הימים.

סעיף 9 הכרה בתעודות וברישיונות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שצד מתקשר אחד מנפיק או נותן להם תוקף, ועודם תקפים, יוכרו כתקפים על-ידי הצד המתקשר האחר למטרת הפעלתם של השירותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיהן הונפקו תעודות ורישיונות כאמור או קיבלו תוקף יהיו 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 מתקשר אחד לכל אדם או מוביל אווירי או בזיקה לכלי טיס המשמש בהפעלת השירותים המוסכמים, מתירים סטייה מתקני המינימום שנקבעו לפי האמנה, וסטייה זו הוגשה לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO) הצד המתקשר האחר רשאי לבקש התייעצויות בין רשויות התעופה במגמה להבהיר את הנוהג הנדון.

3. עם זאת, כל צד מתקשר שומר על הזכות לסרב להכיר, למטרות טיסות מעל לשטחו או נחיתה בו, בתעודות הכשירות וברישיונות 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 וצידה 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 שייעשה 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.

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

סעיף 12 פעילויות מסחריות

1. המובילים האוויריים המיועדים של צד מתקשר אחד יורשו להחזיק בנציגויות נאותות בשטח הצד המתקשר האחר. נציגויות אלה עשויות לכלול סגל מסחרי, תפעולי וטכני העשוי להיות מורכב מכוח אדם מועבר או מקומי.

2. ביחס לפעילות המסחרית יחול עקרון ההדדיות. הרשויות המוסמכות של כל צד מתקשר ינקטו את כל הצעדים הדרושים כדי להבטיח שהנציגויות של המובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר יהיו רשאיות לממש את פעילויותיהן באופן מסודר.

3. בפרט, כל צד מתקשר מעניק למובילים האוויריים המיועדים של הצד המתקשר האחר את הזכות לעסוק במכירה של הובלה אווירית בשטחו באופן ישיר, ועל פי שיקול דעתם של המובילים האוויריים, באמצעות סוכניהם. למובילים האוויריים המיועדים תהיה הזכות למכור הובלה כאמור, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש הובלה כאמור, במטבע של אותו שטח או במטבעות הניתנים להמרה באופן חופשי של מדינות אחרות.

4. בהפעילו או בהציעו את השירותים המאושרים בנתיבים המוסכמים, כל מוביל אווירי מיועד של צד מתקשר אחד רשאי להתקשר בהסדרי שיווק משותפים כגון הסדרי שיתוף קודים, עם:

א) מובילים אוויריים של אותו צד מתקשר;

ב) מובילים אוויריים של הצד המתקשר האחר;

ג) מובילים אוויריים של מדינה שלישית.

5. ס"ק 4 לעיל כפוף לתנאים שכל המובילים האוויריים בהסדרים כאמור:

א) מחזיקים בזכויות הטיס והנתיב המתאימות;

ב) עומדים בדרישות החלות בדרך כלל על הסדרים כאמור;

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

סעיף 13 חכירה

1. צד מתקשר רשאי למנוע את השימוש בכלי טיס חכורים למתן שירותים לפי ההסכם הנוכחי, שאינם מצייתים לסעיפים 7 (בטיחות) ו-8 (ביטחון התעופה).

2. בכפוף לס"ק 1 לעיל, המובילן(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של כל צד מתקשר רשאי(ם) להשתמש בכלי טיס (או בכלי טיס ואנשי צוות) חכורים מכל חברה, כולל חברות תעופה אחרות , ובלבד שהתוצאה לא תהיה שחברת תעופה חוכרת תממש זכויות תנועה שאין לה.

סעיף 14 המרה והעברה של הכנסות

המובילים האווירים המיועדים של כל צד מתקשר יהיו חופשיים להעביר לארצם את עודף ההכנסות על ההוצאה שנצבר בשטח הצד המתקשר האחר ממכירת הובלה אווירית, בין אם במישרין או באמצעות סוכנים. הנוהל להעברות כאמור ייעשה בהתאם לתקנות המרת מטבע חוץ של הצד שבשטחו נצמחה ההכנסה.

סעיף 15 תעריפים

1. כל צד מתקשר רשאי לדרוש הודעות על או הגשה של תעריפים לשירותי אוויר בינלאומיים המופעלים בהתאם להסכם הנוכחי, לרשויות התעופה שלו.

2. בלי להגביל את החלת הדין הכללי העוסק בתחרות ובצרכנות של כל צד מתקשר, התערבות ע"י הצד המתקשר תהיה מוגבלת:

א. למניעת תעריפים או נהגים מפלים באופן בלתי סביר;

ב. להגנה על צרכנים מפני תעריפים גבוהים באופן בלתי סביר או מגבילים באופן בלתי סביר בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה או נהגים מתואמים בקרב מובילים אווירים; וכן

ג. להגנה על מובילים אווירים מפני תעריפים נמוכים באופן מלאכותי בגלל סובסידיה או תמיכה ממשלתית ישירה או עקיפה.

3. צד מתקשר לא ינקוט פעולה חד-צדדית כדי למנוע את ההנהגה או ההמשך של תעריף שמציעים להטיל או שמטילים המובילים האווירים המיועדים של צד מתקשר על שירותי אוויר בינלאומיים בין שטחי הצדדים המתקשרים. אם צד מתקשר סבור שתעריף כלשהו כאמור זה אינו עולה בקנה אחד עם השיקולים המפורטים בסעיף זה, הוא יבקש התייעצויות ויודיע לצד המתקשר האחר על הנימוקים לאי שביעות הרצון שלו בתוך ארבעה עשר (14) ימים מיום קבלת ההגשה. התייעצויות אלה יתקיימו לא יאוחר מארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת הבקשה. ללא הסכמה הדדית, התעריף ייכנס לתוקף או ימשיך להיות בתוקף.

סעיף 16 הגשת לוחות זמנים

1. לא יאוחר משלושים (30) ימים לפני הפעלת השירותים המוסכמים, המובילים האווירים המיועדים יגישו את לוחות הטיסות החזויים שלהם לאישור רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. אותו נוהל יחול על כל שינוי בהם.

2. לטיסות נוספות שהמוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד מבקש להפעיל בשירותים המוסכמים מחוץ ללוח הזמנים המאושר, עליו לבקש אישור מראש מרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. בקשות כאמור יוגשו כרגיל לפחות שני (2) ימי עבודה לפני הפעלת הטיסות האמורות.

סעיף 17 אספקת סטטיסטיקה

רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים ימסרו זו לזו, לפי בקשה, סטטיסטיקה תקופתית או מידע דומה אחר המתייחס לתנועה המובלת בשירותים המוסכמים.

סעיף 18 התייעצויות

כל צד מתקשר רשאי, בכל עת, לבקש התייעצות בנוגע ליישום, לפרשנות, להחלה, או לתיקון ההסכם הנוכחי. התייעצויות כאמור, היכולות להתנהל בין רשויות התעופה, יתחילו בתוך פרק זמן של שישים (60) ימים מהתאריך שבו קיבל הצד המתקשר האחר את הבקשה בכתב, אלא אם כן הסכימו הצדדים המתקשרים אחרת.

סעיף 19 יישוב מחלוקות

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

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

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

כל צד מתקשר ימנה את הבורר שלו בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלתה, בצינורות הדיפלומטיים, של הודעה על בוררות. היו"ר ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) ימים אחרי מינוי שני הבוררים ע"י כל אחד מ הצדדים המתקשרים.

לא עלה בידי צד מתקשר למנות את הבורר שלו בתוך התקופה שנקבעה, או במקרה ש הצדדים המתקשרים אינם מסכימים על בחירת היו"ר בתוך התקופה הנזכרת, כל צד מתקשר רשאי לבקש מנשיא מועצת ICAO למנות את היו"ר או את הבורר שייצג את הצד המתקשר שכשל, לפי המקרה.

4. במקרה של היעדרות או אי-כשירות של נשיא ICAO , סגן-הנשיא או חבר בכיר של מועצת ICAO שאינו אזרח של צד מתקשר, והוא אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים המתקשרים במועד המינוי, לפי המקרה, 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 המתקשרים למחלוקת.

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

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

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

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.

סעיף 23 כניסה לתוקף

ההסכם הנוכחי ייכנס לתוקף בתאריך קבלת השנייה מבין האיגרות הדיפלומטיות המעידות על כך שכל הנהלים הפנימיים ביחס לעשייה ולכניסה לתוקף של הסכמים בינלאומיים הושלמו ע"י שני הצדדים המתקשרים.

עם כניסתו לתוקף, ההסכם הנוכחי יבטל את הסכם שירותי האוויר בין שני הצדדים המתקשרים, מתאריך 19 בנובמבר 1952.

לראיה, מיופי הכוח של שני הצדדים המתקשרים חתמו על הסכם הנוכחי.

נעשה בשני עותקים ב ירושלים ביום 22 בחודש אייר התש"ף, שהוא יום 7 במאי 2020, לפי הלוח הגריגוריאני) בשלושה עותקים מהימנים בשפות עברית, צרפתית ואנגלית, ולשלושת הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

Pascale Baeriswyl

בשם ממשלת מדינת ישראל

בשם המועצה הפדרלית השוויצרית

נספח – לוחות נתיבים

לוח נתיבים I

נתיבים שבהם המובילים האווירייים של שוויצריה רשאים להפעיל שירותי אוויר:

נקודות יציאה	נקודות ביניים	נקודות בישראל	נקודות מעבר לישראל
כל נקודה בשוויצריה	כל נקודה	כל נקודה או נקודות בישראל	כל נקודה

לוח נתיבים II

נתיבים שבהם המובילים האווירייים של ישראל רשאים להפעיל שירותי אוויר:

נקודות יציאה	נקודות ביניים	נקודות בשוויצריה	נקודות מעבר לשוויצריה
כל נקודה בישראל	כל נקודה	כל נקודה או נקודות בשוויצריה	כל נקודה

הערות:

1. כל מוביל אווירי מיועד רשאי לשרת נקודות ביניים ונקודות שמעבר בתנאי שלא ממומשות זכויות תעבורה בין נקודות אלה לבין שטח הצד המתקשר האחר אלא אם כן הוסכם אחרת.

2. ניתן להשמיט נקודות ביניים ונקודות שמעבר בכל קטע.

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