הסכם שירותי אוויר
בין
ממשלת מדינת ישראל
לבין
ממשלת גיאורגיה

מבוא

ממשלת מדינת ישראל וממשלת גיאורגיה, להלן "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 גיאורגיה, המשרד לכלכלה ולפיתוח בר קיימא של גיאורגיה ו/או סוכנות התעופה האזרחית; במקרה של מדינת ישראל, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים המיוצג ע"י רשות התעופה האזרחית; או בשני המקרים, כל רשות או אדם אחרים המוסמכים לבצע את התפקידים שמתבצעים כעת ע"י הרשויות האמורות;

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

ג) "קיבולת" פירושו סכום(מי) השירותים הניתנים לפי ההסכם, בדרך כלל נמדדים במספר טיסות (תדירויות) או מושבים או טונות של מטען המוצעים בשוק (זוג 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 שלה, 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" פירושו כל תעריף, תשלום או היטל על הובלת נוסעים, כבודה ו/או מטען, להוציא דואר, בהובלה אווירית, כולל כל צורה של תחבורה בקשר לכך, שגובים מובילים אוויריים, כולל סוכניהם, והתנאים המסדירים את זמינות המחיר, התעריף או התשלום האמורים;

ז) "שטח" ביחס למדינה משמעותו כהגדרתו בסעיף 2 לאמנה;

ח) "היטלי משתמש" פירושו היטל שהרשויות המוסמכות מטילות, או מתירות להטיל, על מובילים אוויריים, לאספקת רכוש 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; וכן

ט) "שירות אווירי", "שירות אווירי בינלאומי", "מוביל אווירי" ו"חניה שלא למטרות תעבורה", משמעויותיהם כהגדרותיהם בסעיף 96 לאמנה.

סעיף 2
הענקת זכויות

1. כל צד מעניק לצד האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה למטרות הפעלת שירותי אוויר בינלאומיים בנתיבים המפורטים בלוח הנתיבים המצורף כנספח א' להסכם זה.

2. בכפוף להוראות הסכם זה, המובילים האווירים המיועדים של כל צד ייהנו מהזכויות הבאות:

א) לטוס ללא נחיתה מעל לשטח הצד האחר;

ב) לערוך חניות בשטח הצד האחר שלא למטרות תעבורה;

ג) לערוך חניות בנקודות בנתיבים המפורטים בלוח הנתיבים המצורף כנספח א' להסכם זה למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית של נוסעים, כבודה, מטען ודואר, בנפרד או במשולב.

3. המובילים האווירים 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 בהוראות ס"ק 2 דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של צד אחד זכות להעלות, בשטח הצד האחר, נוסעים, כבודה, מטען או דואר, המובלים תמורת שכר והמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד האחר.

5. אם בגלל עימות מזוין, מהומות או התפתחויות פוליטיות, או נסיבות מיוחדות וחריגות, מוביל אווירי מיועד של צד אחד אינו מסוגל להפעיל שירות בנתיבו הרגיל, הצד האחר יעשה כמיטב מאמציו כדי לקדם את המשך הפעלתו של השירות האמור באמצעות ארגון זמני מחדש של הנתיבים.

סעיף 3
הועדה והרשאה

1. לשני הצדדים תהיה הזכות להועיד בכתב לצד האחר, בצינורות הדיפלומטיים, מוביל אווירי אחד או יותר לשם הפעלת השירותים המוסכמים, ולבטל או לשנות הועדה כאמור.

2. עם קבלת הועדה כאמור, ולפי בקשה של המוביל האווירי המיועד, בצורה ובאופן הקבועים לגבי היתר הפעלה, כל צד יעניק את היתר ההפעלה תוך עיכוב נוהלי מזערי, ובלבד:

א) שהבעלות העיקרית והשליטה בפועל נמצאים בידי הצד המועיד את המוביל האווירי, אזרחים של אותו צד או גם וגם;

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

ג) שהמוביל האווירי המיועד כשיר לעמוד בתנאים אחרים שנקבעו לפי החוקים והתקנות המוחלים באורח רגיל על הפעלת שירותיים אוויריים בינלאומיים על-ידי הצד המקבל את ההועדה.

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

סעיף 4
השעייה, שלילה והגבלה של היתר

לרשויות התעופה של כל צד תהיה הזכות להשעות את ההיתר הנזכר בסעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה ביחס למוביל אווירי שהועיד הצד האחר, ולשלול, להתלות או להטיל תנאים על ההיתרים האמורים, באופן זמני או קבוע:

א) במקרה שלא נחה דעתן כי הבעלות העיקרית והשליטה בפועל נמצאים בידי הצד המועיד את המוביל האווירי, אזרחים של אותו צד או גם וגם;

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

ג) במקרה של אי-כשירות של המוביל האווירי המיועד האמור למלא אחר תנאים אחרים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באורח רגיל על הפעלת שירותי תעופה בינלאומיים על-ידי הצד המקבל את ההועדה.

סעיף 5
החלת חוקים

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

2. חוקיו ותקנותיו של צד אחד, המתייחסים לכניסתם לשטחו, שהייתם בו, ויציאתם ממנו של נוסעים, צוות ומטען כולל דואר, כגון אלה המתייחסים להגירה, מכס, מטבע ובריאות והסגר, יחולו על הנוסעים, הצוות, המטען והדואר המובלים בכלי טיס של המוביל האווירי 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 וההסגר שלו ותקנות דומות.

סעיף 6
מעבר ישיר

נוסעים, כבודה, מטען ודואר במעבר ישיר יהיו כפופים לפיקוח מפושט בלבד. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס וממסים דומים אחרים.

סעיף 7
הכרה בתעודות וברישיונות

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

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

סעיף 8
בטיחות

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

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, לצד האחר תימסר הודעה 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 כלי טיס שמופעל 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 מוביל לעיכוב בלתי סביר בהפעלת כלי הטיס. על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנה, מטרת חיפוש זה היא לאמת את תוקף התיעוד הנוגע בדבר של כלי הטיס, רישיונות אנשי צוותו, ושציוד כלי הטיס ומצבו תואמים את התקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה.

4. במקרה שגישה לכלי טיס שמפעיל מוביל אווירי של צד אחד בהתאם לס"ק 3 לעיל נמנעת ע"י נציג של אותו מוביל אווירי, הצד האחר יהיה רשאי להסיק שמתעוררים חששות בטיחותיים רציניים ולהגיע למסקנה כי לא הייתה עמידה בתקני המינימום שנקבעו בהתאם לאמנת שיקגו.

5. כאשר פעולה דחופה היא חיונית להבטחת בטיחות פעולתו של מוביל אווירי, כל צד שומר על הזכות להשעות מיד או לשנות את היתר ההפעלה של מוביל אווירי או מובילים אווירים של הצד האחר.

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

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 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 מחויבים להם.

2. הצדדים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה 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; 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. כל צד יעדכן את הצד האחר בכל הבדל בין התקנות והנהגים הלאומיים שלו לבין תקני ביטחון התעופה שבנספחים לאמנה. כל צד רשאי לבקש התייעצויות מיידיות 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. כל צד ייתן גם תשומת-לב אוהדת לכל בקשה מן הצד האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

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. לכל צד תהיה הזכות, בתוך שישים (60) ימים אחרי הודעה, שרשויות התעופה שלו יקיימו הערכה בשטח הצד האחר של אמצעי הביטחון שמקיימים, או שמתכנים לקיים, מפעילי כלי טיס ביחס לטיסות המגיעות משטח הצד הראשון או יוצאות אליו. ההסדרים המינהליים לקיום הערכות כאמור יוסכמו בין רשויות התעופה ויישמו ללא דיחוי כדי להבטיח שההערכה תתקיים במהירות. כל ההערכות יכוסו בהסכם סודי מיוחד.

7. כאשר יש לצד עילה סבירה להאמין כי הצד האחר סטה מהוראות סעיף זה, הצד הראשון רשאי לבקש התייעצויות. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך חמישה עשר (15) ימים מקבלת בקשה כאמור מהצד האחר. אי הגעה להסכמה משביעת רצון בתוך חמישה עשר (15) ימים מתאריך תחילת ההתייעצויות תהווה עילה להשעייה, שלילה או התלייה של ההיתרים של המוביל האווירי או המובילים האוויריים שהועיד הצד האחר או להטיל תנאים על ההיתרים. כאשר הדבר מוצדק ע"י מצב חירום, או כדי למנוע את המשך אי-הציות להוראות סעיף זה, הצד הראשון רשאי לנקוט פעולת ביניים בכל עת.

סעיף 10
היטלי משתמש

1. צד לא יטיל ולא יתיר להטיל על המובילים האווירייים המיועדים של הצד האחר היטלי משתמש גבוהים מאלה המוטלים על המובילים האווירייים שלו המפעילים שירותי אוויר בינלאומיים דומים.

2. כל צד יעודד התייעצות בדבר היטלי משתמש בין רשות הגבייה המוסמכת שלו לבין המובילים האווירייים המשתמשים בשירותים ובמתקנים המועמדים לרשותם, 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 רשות הגבייה המוסמכת שלו ואת המשתמשים האמורים להחליף מידע מתאים בנוגע להיטלי משתמש.

סעיף 11
דמי מכס

1. על בסיס של הדדיות, כל צד יפטור במלוא המידה האפשרית לפי הדין הלאומי שלו מוביל אווירי מיועד של הצד האחר ממגבלות ייבוא, דמי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים, 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 אווירייים, כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה, וחומר פרסומי רגיל המופץ חינם על-ידי אותו מוביל אווירי מיועד, המיועד לשימוש או המשמש 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 הצד 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;

ג) שהועלו לכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד בשטח הצד האחר והמיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;

בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם בתחום שטח ארצו של הצד המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שהבעלות על פריטים כאמור איננה מועברת בשטח הצד האמור.

3. את הציוד המוטס הרגיל, וכן החומרים והאספקה המוחזקים כרגיל בכלי הטיס של מוביל אווירי מיועד של כל אחד מהצדדים, ניתן לפרוק בשטח הצד האחר רק באישור רשויות המכס של אותו שטח. במקרה האמור, ניתן לשימם תחת השגחת הרשויות האמורות עד מועד ייצואם מחדש או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

סעיף 12
מיסוי

1. רווחים או הכנסות מהפעלת כלי טיס בתחבורה בינלאומית הנצמחים למוביל אווירי מיועד של צד אחד, כולל השתתפות בהסכמים מסחריים בין-קוויים או במיזמים עסקיים משותפים, יהיו פטורים מכל מס על רווחים או הכנסה שמטילה ממשלת הצד האחר.

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

3. רווחים מהעברת כלי טיס המופעלים בתחבורה בינלאומית ומיטלטלין הקשורים להפעלת כלי טיס כאמור ע"י מוביל אווירי של צד אחד יהיו פטורים מכל מס על רווחים שמטילה ממשלת הצד האחר.

4. מקום שקיים בין הצדדים הסכם מיוחד למניעת כפל מס, הוראות האחרון יכריעו.

סעיף 13
קיבולת

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

2. למובילים האווירים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להתחרות בהפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.

3. צד לא יתיר למוביל האווירי המיועד או למובילים האווירים המיועדים שלו, בשיתוף עם כל מוביל האווירי אחר או מובילים אווירים אחרים או בנפרד, לנצל לרעה כוח בשוק באופן המחליש במידה חמורה מתחרה או מדיר אותו מנתיב.

סעיף 14
תעריפים

כל צד רשאי לדרוש הודעה על או הגשה לרשויות התעופה שלו, ע"י המובילים האווירים של הצד האחר, על מחירי התובלה אל שטחו וממנו. לכל צד תהיה הזכות להתערב כדי:

א) למנוע מחירים או נהגים מפלים במידה בלתי סבירה;

ב) להגן על צרכנים מפני מחירים גבוהים שלא כדין או מגבילים בגלל ניצול לרעה של עמדת שליטה; וכן

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

סעיף 15
תחרות

1. הצדדים יודיעו זה לזה על החוקים, המדיניות והנהגים שלהם העוסקים בתחרות או על שינויים בהם, וכל יעד מוגדר שלהם, אשר עשויים להשפיע על הפעלת שירותי ההובלה האווירית לפי הסכם זה, ויזהו את הרשויות האחראיות ליישומם.

2. הצדדים יודיעו זה לזה בכל עת שנראה להם כי ייתכן שיש אי התאמה בין החלת החוקים, המדיניות והנהגים שלהם העוסקים בתחרות לבין העניינים המתייחסים להפעלת הסכם זה.

3. על אף כל הוראה סותרת אחרת, אין בהסכם זה דבר אשר (i) יחייב או יעדיף אימוץ של הסכמים בין מיזמים, החלטות של התאגדויות או מיזמים או נהגים מתואמים המונעים או מסלפים תחרות; (ii) יחזק את תוקפו של כל הסכם, החלטה או נוהג מתואם כאמור; או (iii) יאצול למפעילים כלכליים פרטיים את האחריות לנקיטת אמצעים המונעים, מסלפים או מגבילים תחרות.

סעיף 16
המרת מטבע והחזרת רווחים

כל צד יתיר למובילי(ים) אווירי(ים) של הצד האחר להמיר ולהעביר לארצו, ולהוציא מקום שהדבר אינו עולה בקנה אחד עם חוקים או תקנות בני החלה כללית, לכל מדינה אחרת או מדינות אחרות לפי בחירתו, לפי בקשה, את כל ההכנסות המקומיות ממכירת שירותי הובלה אווירית העודפות על סכומים שהוצאו במקום, כשההמרה והחזרה מותרות במהרה וללא הגבלות, אפליה או מיסוי ביחס אליהן, בשער החליפין החל בתאריך הבקשה להמרה ולהחזרה.

סעיף 17
מכירה ושיווק של שירותי תובלה אווירית

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

2. לכל מוביל אווירי תהיה הזכות למכור הובלה במטבע של אותו שטח או, בכפוף לחוקים ולתקנות הלאומיים שלו, במטבעות הניתנים להמרה חופשית של מדינות אחרות, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש הובלה כאמור במטבעות המקובלים על אותו מוביל אווירי.

3. המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים המיועדים של צד אחד יורשו, על בסיס של הדדיות, להביא לשטח הצד האחר ולהחזיק בו את נציגיהם ואת הסגל המסחרי, התפעולי והטכני, כנדרש בזיקה להפעלת השירותים המוסכמים.

4. דרישות כאמור באשר לסגל, יכול שיסופקו, לשיקול דעת המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים המיועדים של צד אחד, באמצעות אנשי הסגל שלו או שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים, הפועלים בשטח הצד האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור למען מובילים אוויריים אחרים.

5. 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 העבודה, אשרות המבקרים או מסמכים דומים אחרים לנציגים ולאנשי הסגל הנזכרים בס"ק 3 לסעיף זה; וכן

ב) שני הצדדים יקדמו ויזרזו את הבקשה להיתרי תעסוקה לכוח אדם המבצע תפקידים זמניים מסוימים לפרק זמן של לא יותר מתשעים (90) ימים.

סעיף 18
שיתוף קודים

1. המובילים האווירייים המיועדים של שני הצדדים רשאים להפעיל או להציע שירותים בשיתוף קודים, מקומות משוריינים והסדרים מסחריים אחרים:

i) עם מוביל אווירי או מובילים אווירייים של צד; וכן

ii) עם מוביל אווירי או מובילים אווירייים של מדינה שלישית, ובלבד שאותה מדינה שלישית מתירה או מרשה הסכמים כאמור בין מובילים אווירייים של הצד האחר ומובילים אווירייים אחרים בשירותים אל אותה מדינה וממנה.

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

2. לכל המובילים האווירייים העושים הסכמים כאמור יהיו זכויות תעבורה מתאימות והם ימלאו אחר הדרישות החלות כרגיל על הסדרים כאמור.

סעיף 19
איסור על עישון

1. כל צד יאסור או יגרום למובילים האווירייים שלו לאסור עישון בכל הטיסות הנושאות נוסעים שמפעילים המובילים האווירייים שלו בין הצדדים. איסור זה יחול על כל המקומות בתוך כלי הטיס ויהיה בתוקף ממועד תחילת עליית הנוסעים למטוס ועד למועד השלמת ירידת הנוסעים.

2. כל צד ינקוט בכל האמצעים הנראים לו סבירים כדי להבטיח ציות של המובילים האווירייים שלו ושל נוסעים וצוותיהם להוראות סעיף זה, כולל הטלת עונשים מתאימים על אי-ציות.

סעיף 20
סטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל צד ימסרו או יגרמו למוביל האווירי המיועד או למובילים האווירייים המיועדים שלהן למסור לרשויות התעופה של הצד האחר, לפי בקשתן, הצהרות סטטיסטיות תקופתיות או אחרות ככל שנדרש באופן סביר לצורך בחינת הקיבולת המוצעת בהפעלת השירותים המוסכמים ע"י המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של הצד הראשון.

סעיף 21
אישור 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 בדרך כלל לפחות חמישה עשר (15) ימים לפני הפעלת הטיסות האמורות.

סעיף 22
הגנה על הסביבה

הצדדים תומכים בצורך להגן על הסביבה ע"י קידום הפיתוח בר הקיימא של התעופה. הצדדים מסכימים, ביחס לפעולות בין שטחיהם, למלא אחר התקנים והנהגים המומלצים של ICAO (SARPs) של נספח 16 והמדיניות וההנחיה הקיימת של ICAO בדבר ההגנה על הסביבה.

סעיף 23
התייעצויות

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

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

סעיף 24
יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת כלשהי בין הצדדים המתקשרים 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 הדיפלומטיים.

3. לא עלה בידי הצדדים להגיע להסדר באמצעות ס"ק (1) ו-(2) לעיל, צד רשאי, בהתאם לחוקים ולתקנות הנוגעים בדבר שלו, 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 הבוררים שנבחרו כך, ובלבד שבורר כאמור לא יהיה אזרח מדינתו 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 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 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 ICAO למנות את היו"ר או את הבורר שייצג את הצד שכשל, לפי המקרה.

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

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

6. החלטות בית הדין לבוררות יהיו סופיות, מנומקות 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 בזיקה למינוי היו"ר ו/או הבורר של הצד שכשל כנזכר בס"ק (3) לסעיף זה, יתחלקו באופן שווה בין הצדדים.

9. עד ההגשה לבוררות ועד 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 25
שינויים

1. כל שינוי בהסכם זה, למעט שינויים בנספח, ייכנסו לתוקף בהתאם לנהלים המפורטים בסעיף 29 (1) להסכם זה.

2. על אף הוראות ס"ק (1), על שינויים בלוח הנתיבים המצורף כנספח להסכם זה ניתן להסכים ישירות בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים. הם ייכנסו לתוקף אחרי אישורם בחילופי איגרות דיפלומטיות.

סעיף 26
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 27
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 לפני יום השנה הראשון של תאריך 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 נתקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על-ידי ICAO.

סעיף 28
רישום ב-ICAO

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

סעיף 29
כניסה לתוקף

1. הסכם זה ייכנס לתוקף שלושים ימים אחרי ששני הצדדים יודיעו זה לזה בצינורות הדיפלומטיים כי הנהלים הפנימיים שלהם לכניסתו של הסכם זה לתוקף הושלמו.

2. עם כניסתו לתוקף יחליף הסכם זה את הסכם התובלה האווירית בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת הרפובליקה של גיאורגיה שנחתם ב-19 ביוני 1995.

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

נעשה ב טביליסי ביום יח בחודש אוק התשע"ב, שהוא יום 6 אוקטובר, בשפות גיאורגית, עברית ואנגלית, ולכל אחד מהם דין מקור שווה. במקרה של הבדלים בפרשנות הסכם זה, הנוסח האנגלי יכריע.

בשם ממשלת מדינת ישראל

בשם בין ממשלת הרפובליקה של גיאורגיה

נספח א'
לוח נתיבים

1. מובילים אווירייים של כל צד המיועדים לפי נספח זה יהיו זכאים לספק הובלה אווירית בין נקודות בנתיבים הבאים:

א. נתיבים שיופעלו ע"י המוביל האווירי המיועד או המובילים האווירייים המיועדים של גיאורגיה:

מכל נקודה בגיאורגיה דרך כל נקודת ביניים לכל נקודה בישראל וכל נקודה מעבר.

ב. נתיבים שיופעלו ע"י המוביל האווירי המיועד או המובילים האווירייים של ישראל:

מכל נקודה בישראל דרך כל נקודת ביניים לכל נקודה בגיאורגיה וכל נקודה מעבר.

2. המובילים האווירייים המיועדים של כל צד רשאים, בכל טיסה או בכל הטיסות, לדלג על נקודות הביניים או הנקודות שמעבר ובלבד שכל השירותים יתחילו או יסתיימו בשטח הצד המועיד את המוביל האווירי.

3. זכויות לפי החופש החמישי וזכויות חנייה ניתן לממש רק אם נעשה הסכם בעניין זה בין רשויות התעופה של הצדדים.