

No. 14942

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
ISRAEL**

**Agreement for air services between and beyond their
respective territories (with schedule). Signed at London
on 24 September 1975**

Authentic texts: English and Hebrew.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 27 July 1976.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
ISRAËL**

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires
respectifs et au-delà (avec tableau). Signé à Londres le
24 septembre 1975**

Textes authentiques : anglais et hébreu.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 27 juillet 1976.*

חלק ב'

נתיבים שיופעלו על ידי המוביל האוירי המיועד של ישראל

(4)	(3)	(2)	(1)
	לונדון	נקודות ביניים במערב אירופה	1. נמל התעופה בן-גוריון
נקודות בארה"ב של אמריקה	לונדון	נקודות ביניים במערב אירופה	2. נמל התעופה בן-גוריון

הערות (1) המוביל האוירי המיועד של ישראל רשאי לפסוח, בטיסה

כלשהי או בכל הטיסות, על חניה בנקודה כלשהי מן

הנקודות דלעיל, ובלבד שהשירותים המוסכמים בנתיבים

אלה מתחילים בנקודה בשטח ארצה של ישראל.

(2) לא ישתמשו בשום זכויות תעבורה בין לונדון ובין נקודות

שבטור (2).

(3) אין רשאים לשרת יותר מאשר נקודה אחת בארצות הברית

של אמריקה בטיסה אחת.

תוספת

חלק א'

נתיבים שיופעלו על ידי המוביל האוירי המיועד של הממלכה
המאוחדת

(4)	(3)	(2)	(1)
	נמל התעופה בן-גוריון	נקודות ביניים במערב אירופה	1. לונדון
טהרן קרצ'י דלהי בומבי קולומבו קלקוטה רגון בנגוק קואלה לומפור סינגפור אינדונזיה אוסטרליה	נמל התעופה בן-גוריון	נקודות ביניים במערב אירופה	2. לונדון

הערות (1) המוביל האוירי המיועד של הממלכה המאוחדת רשאי לפסוח, בטיסה כלשהי או בכל הטיסות, על חניה בנקודה כלשהי מן הנקודות דלעיל, ובלבד שהשירותים המוסכמים בנתיבים אלה מתחילים בנקודה בממלכה המאוחדת.

(2) לא ישתמשו בשום זכויות תעבורה בין נמל התעופה בן-גוריון ונקודות שבטור (2).

סעיף 15

הסכם זה יכנס לתוקפו ביום חתימתו.

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

נעשה בשני עותקים בלונדון ביום 24 בספטסבד 1975 הוא יט' בתשדי תשל"ך, בשפות האנגלית והעברית, ודין אמת לשני הנוסחים במידה שווה.

בשם ממשלת הממלכה המאוחדת של בריטניה הגדולה ואירלנד
הצפונית:

DAVID ENNALS

בשם ממשלת ישראל:

גדעון רפאל

אחריה, רשאי הצד האחר להסכם להגביל, לעכב או לבטל כל זכויות שהעניק בתוקף הסכם זה לצד להסכם שלא מילא אחר החלטה, או למוביל האירי המיועד של אותו צד להסכם, או למוביל האירי המיועד שלא מילא אחר ההחלטה.

סעיף 12

(1) נראה לאחד מהצדדים להסכם שרצוי לשנות את תנאי הסכם זה, רשאי הוא לבקש התייעצות בין שני הצדדים להסכם. התייעצות כאמור תחל תוך תקופה של ששים יום מתאריך הבקשה. כאשר הסכימו הצדדים להסכם על שינויים להסכם, ייכנסו שינויים אלה לתוקפם לאחר שיאושרו בהחלפת איגרות באמצעות הצינור הדיפלומטי.

(2) נחתמה אמנה כללית רב צדדית בענין תעבורה אירית המחייבת את שני הצדדים להסכם, יתוקן הסכם זה באופן שיתאים לזווראותיה של אותה אמנה.

סעיף 13

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 תום תקופה זו. בהעדר אישור מאת הצד האחר להסכם על קבלת ההודעה, יראו את ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) יום לאחר קבלת ההודעה על ידי הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 14

הסכם זה, וכל החלפת איגרות בהתאם לסעיף 12, יירשמו בארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית.

תקופתיים או אחרים, כפי שיידרש באופן סביר כדי לעמוד על ביצועו של ההסכם, ובמיוחד את הקיבולת שסופקה בשירותים המוסכמים על ידי המוביל האירי המיועד של הצד הראשון להסכם. דוחות כאמור יכללו כל אינפורמציה הדרושה כדי לקבוע את כמות התעבורה שהובלה על ידי המוביל האירי בשירותים המוסכמים, וכן את מקומות יציאתה ויעדה של תעבורה זו.

סעיף 10

רשויות התעופה של שני הצדדים להסכם יוועצו ביניהן, לעתים קבועות ותכופות, כדי להבטיח שיתוף פעולה הדוק בכל הענינים הנוגעים למילוי הסכם זה.

סעיף 11

(1) התעורר סיכסוך בין הצדדים להסכם בענין פרושו או החלתו של הסכם זה, ישקדו הצדדים להסכם, בראש ובראשונה, ליישבו בדרך של משא ומתן ביניהם.

(2) לא הגיעו הצדדים ליישוב בדרך של משא ומתן, יוגש הסכסוך, לשם החלטה, לבית דין של שלושה בוררים, אחד ימונה על ידי כל אחד מן הצדדים להסכם והשלישי יוסכם על ידי שני הבוררים שנבחרו כך, ובלבד שאותו בורר שלישי לא יהיה אורחו של אחד הצדדים להסכם. כל אחד מן הצדדים להסכם ימנה בורר תוך זודשיים ימים מתאריך מסירתה, על ידי צד אחד להסכם לצד האחר להסכם, של אגרת דיפלומטית המבקשת כי הסיכסוך יובא לבוררות, והבורר השלישי יוסכם עליו תוך חודש ימים לאחר אותה תקופה של חודשיים ימים. לא מינה אחד מהצדדים להסכם את הבורר אשר לו, או לא הוסכם על הבורר השלישי, ימולאו המקומות הפנויים שנוצרו בכך על ידי אנשים שימנה גשיא מועצת הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית, לפי בקשת אחד הצדדים להסכם.

(3) הצדדים להסכם מתחייבים למלא אחר כל החלטה שניתנה לפי ס"ק (2) לסעיף זה.

(4) לא מילא אחד הצדדים, או מוביל אירי מיועד של אחד הצדדים, אחר החלטה שניתנה לפי ס"ק (2) לסעיף זה, וכל זמן שאין הוא ממלא

(2) התעריפים שיחיל מוביל אוריי 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 אוריר אחרים באותם נתיבים.

(3) התעריפים האמורים בס"ק (2) לסעיף זה יוסכם עליהם בין מובילי האוריר המיועדים של הצדדים להסכם, בהתייעצות עם מובילי אוריר אחרים הפועלים באותו נתיב, כולו או חלקו, מתוך שימוש, במידת האפשר, בנהל ועידת התעבורה של האיגוד הבין-לאומי להובלה אורירית.

(4) התעריפים שהוסכם עליהם כך יוגשו, לשם אישור, לרשויות התעופה של הצדדים להסכם, לפחות ארבעים וחמישה יום לפני התאריך המוצע להנהגתם; במקרים מיוחדים, יכולות רשויות התעופה להסכים על פרק זמן קצר מזה.

(5) לא יכלו לקבוע תעריף בהתאם להוראות ס"ק (3) לסעיף זה, או הודיע אחד הצדדים להסכם לצד האחר להסכם, במשך עשרים וחמשת הימים הראשונים מתקופת ארבעים וחמשת הימים הנזכרת בס"ק (4) לסעיף זה, כי אין דעתו נוחה מתעריף שהוגש בהתאם לאותו סעיף קטן, ינסו רשויות התעופה של הצדדים להסכם לקבוע את התעריף בהסכם ביניהן לבין עצמן.

(6) לא יכלו רשויות התעופה להסכים על התעריפים כאמור, ייושב הסכסוך בהתאם להוראות סעיף 11 להסכם זה.

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

(8) תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה ישאר 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.

סעיף 9

רשויות התעופה של כל צד מהצדדים להסכם יספקו לרשויות התעופה של הצד האחר להסכם לפי בקשתן, אותם דוחות סטטיסטיים,

הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים הנדונים בהסכם זה.

(2) המקסימום הכולל של מקומות הישיבה שרשאינו המובילים האויריים המיועדים לספק בשירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים יהא כזה כפי שיוסכם עליו מזמן לזמן בין רשויות התעופה של הצדדים להסכם. מספר מקומות הישיבה כאמור יחולק בשווה בין המוביל האוירי המיועד של הממלכה המאוחדת, מחד גיסא, והמוביל האוירי המיועד של ישראל, מאידך גיסא.

סעיף 7

מוביל אוירי מיועד של אחד הצדדים להסכם יוכל לבצע שנוי סוג בנקודה הנמצאת בתוך שטח ארצו של הצד האחר להסכם אך ורק בתנאים דלקמן:

(א) שהשינוי מוצדק מסיבות חיסכון בהפעלה;

(ב) שכלי הטיס המשמשים את חלק הנתיב, אשר בו תעבורת המוביל האוירי אל שטח ארצו של הצד הראשון להסכם וממנו קטנה יותר, יהיו קטנים בקבולותם מאלה המשמשים בחלק האחר של הנתיב.

(ג) שכלי הטיס בעל הקיבולת היותר קטנה יפעל רק בקשר עם כלי הטיס בעל הקיבולת היותר גדולה וייקבע לעשות כך; הראשון יגיע לנקודת השינוי למטרת הובלת תעבורה המועברת אל כלי הטיס בעל הקיבולת הגדולה יותר וממנו; וקבולותם של כלי הטיס יוחלט עליה קודם כל לפי מטרה זו;

(ד) שיהיה היקף מספיק של תעבורה ישירה;

(ה) שהוראות סעיף 6 של הסכם זה יחולו על כל סידור הנעשה בקשר עם שינוי סוג.

סעיף 8

(1) לענין הסעיפים הקטנים דלקמן, המונח „תעריף” פירושו – המחירים שיש לשלמם בעד הובלת נוסעים ומטען והתנאים שלפיהם חלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי סוכנות ושירותי עזר אחרים, אך להוציא תשלום ותנאים בעד הובלת דאר, שיוסדרו בתקנות עליהן יוסכם בסוכנויות הבין-ממשלתיות המתאימות.

סעיף 5

(1) כלי טיס המופעלים בשירותי אויר בין-לאומיים על ידי המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים להסכם, וכן הציוד הרגיל שלהם, אספקת דלק ושמני סיכה, וצידת כלי טיס (לרבות מזון, משקאות וטבק) שבכלי טיס אלה, יהיו פטורים מכל מסי מכס, אגרות בדיקה ושאר היטלים דומים, בהגיעם לשטח ארצו של הצד האחר להסכם, בתנאי שהציוד והאספקה האמורים יישארו בכלי הטיס עד לזמן יצואם החוזר או עד לשימושם בחלק הנסיעה שמעל לאותו שטח ארץ.

(2) כמו כן יהיו פטורים מאותם מסים, אגרות והיטלים, למעט תשלומים תמורת שירות שבוצע:

(א) צידת כלי טיס הנלקחת אל כלי הטיס בשטח ארצו של צד להסכם, בשיעורים שקבעו רשויותיו של הצד האמור להסכם, ולשימוש בכלי טיס יוצא חוץ המופעל בשירותי אויר בין-לאומיים של הצד האחר להסכם;

(ב) חלקי חילוף שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים להסכם, לשם החזקתו או תיקונו של כלי טיס שהמוביל האווירי המיועד של הצד האחר להסכם משתמש בו בשירותי אויר בין-לאומיים;

(ג) דלק ושמני סיכה המיועדים לשמש לאספקת כלי טיס המופעל בשירותי אויר בין-לאומיים על ידי המוביל האווירי המיועד של כל צד להסכם, וגם אם אותה אספקה נלקחה לכלי הטיס בשטח ארצו של הצד האחר להסכם והיא תשמש בחלק הנסיעה המבוצעת מעל לשטח ארצו של הצד להסכם שבתחומיו נלקחה האספקה אל כלי הטיס.

ניתן לדרוש כי החומרים האמורים בפסקאות (א), (ב) ו-(ג) לעיל יוחזקו בהשגחת המכס או בפקוחו.

(3) הציוד הרגיל המוטס בכלי טיס, וכן החומרים והאספקה המוחזקים בכלי הטיס של אחד הצדדים להסכם, לא יפרקו אותם בשטח ארצו של הצד האחר להסכם אלא באישור רשויות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה זה אפשר להעמיד אותם להשגחת אותן הרשויות עד ליצואם החוזר או עד שיעשו בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

סעיף 6

(1) למובילים האוויריים המיועדים של הצדדים להסכם תהא הזדמנות

סעיף 4

(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 שמוביל אוירי שקבע הצד האחר להסכם יניח את דעתן שהוא כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו בחוקים ובתקנות שהן נוהגות לפיהן באורח רגיל וסביר, באופן המתיישב עם הוראות האמנה, לגבי הפעלת שירותי אויר מסחריים בין-לאומיים.

(4) לכל אחד מן הצדדים להסכם הזכות לסרב לקבל קביעתו של מוביל אוירי, ולעכב או לבטל הענקתן של הזכויות המפורטות בס"ק (2) לסעיף 3 של הסכם זה למוביל אוירי, או להטיל אותם תנאים שראה בהם צורך בדבר השימוש בזכויות אלו ע"י מוביל אוירי, בכל מקרה שבו לא הונחה דעתן כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית של אותו מוביל אוירי נתונות בידי הצד להסכם שקבע את המוביל האוירי, או בידי אזרחי הצד להסכם שקבע את המוביל האוירי.

(5) בכפוף להוראות סעיף 8 להסכם זה, בכל עת, לאחר קיום הוראות סעיפים קטנים (1) ו-(2) לסעיף זה, רשאי מוביל אוירי, שנקבע והורשה כאמור, להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים.

(6) לכל אחד מן הצדדים להסכם הזכות להשהות שימושן של הזכויות המפורטות בס"ק (2) לסעיף 3 של הסכם זה על ידי מוביל אוירי, או להטיל אותם תנאים שראה צורך בהם על השימוש בזכויות יתר אלה בידי מוביל אוירי, בכל מקרה שהמוביל האוירי לא קיים את החוקים או התקנות 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 בהשהיה או בהטלת תנאים, באורח מידי, כדי למנוע הפרות נוספות של חוקים ותקנות.

(ה) המונח „שטח ארץ” לגבי מדינה פירושו—שטחי היבשה והמים הטריטוריאליים הסמוכים להם הנתונים לריבונותה, שלטונה, חסותה או נאמנותה של אותה מדינה;

(ו) המונחים „שירות אויר”, „שירות אויר בין-לאומי”, „מוביל אוירי”, ו-„חניה שלא למטרות התעבורה המסחריות”, פירושהם כפירוש הניתן בסעיף 96 של האמנה.

סעיף 2

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

סעיף 3

(1) כל אחד מן הצדדים להסכם מעניק לצד האחר להסכם את הזכויות המפורטות בהסכם זה, לשם כינונם של שירותי אויר בין-לאומיים בנתיבים המפורטים בחלק המתאים של התוספת להסכם זה (ייקראו להלן „השירותים המוסכמים” ו-„הנתיבים המפורטים”).

(2) בכפוף להוראות הסכם זה, ייהנה המוביל האוירי שיועיד כל צד להסכם, בהפעילו שירות מוסכם בנתיב מפורט, מן הזכויות שלקמן:—
(א) לטוס ללא חניה מעל לשטחו של הצד האחר להסכם;

(ב) לנחות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה מסחריות;

(ג) לנחות בשטח האמור, בנקודות שפורטו לאותו נתיב בתוספת להסכם זה, לשם הורדתם והעלאתם, בתנועה בין-לאומית, של נוסעים, מטען ודאר הבאים מנקודות אחרות שפורטו כך או היעודים אליהן.

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

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם בין ממשלת הממלכה המאוחדת של בריטניה
הגדולה ואירלנד הצפונית ובין ממשלת ישראל
בדבר שירותי אויר בין שטחי ארצותיהן ומעבר להם

ממשלת הממלכה המאוחדת של בריטניה הגדולה ואירלנד הצפונית
וממשלת ישראל:

בהיותן צדדים לאמנה בין-לאומית בדבר תעופה אזרחית בין-
לאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי לדצמבר, 1944:

ברצותן לערוך הסכם חדש אשר יחליף את ההסכם שנחתם ביום
ששי בדצמבר, 1950, לשם המשך שירותי האויר בין שטחי ארצותיהן של
הממלכה המאוחדת ושל ישראל ומעבר להם,
הסכימו לאמור:

סעיף 1

לענין הסכם זה, אם אין משמעות אחרת משתמעת מן ההקשר:

(א) המונח „אמנה” פירושו — האמנה בדבר תעופה אזרחית בין-
לאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי לדצמבר, 1944,
ולרבות כל נספח שאומץ על פי סעיף 90 לאותה אמנה, וכל
תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94. ככל שאותם
נספחים ותיקונים נעשו בני תוקף לגבי שני הצדדים להסכם או
אושרו על ידם:

(ב) המונח „רשויות תעופה” פירושו — לגבי הממלכה המאוחדת,
מזכיר המדינה לסחר, וכל אדם או גוף המיופה כוח לבצע
תפקיד מסוים שאליו מתייחס הסכם זה, ולגבי ישראל, שר
התחבורה, וכל אדם או גוף המיופה כוח לבצע כל תפקיד
מסוים שאליו מתייחס הסכם זה:

(ג) המונח „מוביל אוירי מיועד” פירושו — מוביל אויר שאחד הצדדים
להסכם נקב, בהודעה בכתב לצד האחר להסכם, בהתאם
לסעיף 4 להסכם זה, לשם הפעלתם של שירותי אויר בנתיבים
המפורטים באותה הודעה:

(ד) המונח „שינוי סוג” פירושו — פעולת שירות אויר על ידי מוביל
אוירי מיועד באופן שבחלק מן הנתיב ישתמשו במטוסים השונים
בקיבולתם מאלה שישתמשו בהם בחלק אחר של הנתיב: