

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL

RELATING TO AIR SERVICES

PREAMBLE

The Government of Australia and the Government of the State of Israel hereinafter referred to as the “Parties”;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- a) “aeronautical authorities” means, in the case of the Government of the State of Israel, the Ministry of Transport and Road Safety by the Civil Aviation Authority; and in the case of the Government of Australia, the Department of Infrastructure and Regional Development; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- c) “capacity” means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- d) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- e) “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- f) “tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith), charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

- g) “territory” in relation to a Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- h) “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- i) “air service”, “international air service”, “airline”, and “stop for non-traffic purposes”, have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.
- j) “agreed services” means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transportation of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- k) “ground equipment” and “aircraft stores” have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule of the Annex.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline(s) of each Party shall enjoy, while operating international air services, the following rights:
 - a) the right to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b) the right to stop for non-traffic purposes in the territory of the other Party; and
 - c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule of the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo or mail separately or in combination;
3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of an application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;
 - b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
 - c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
3. On receipt of an operating authorization pursuant to paragraph 2 above, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:
 - a) that they are not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;
 - b) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security); or
 - c) that the designated airline fails to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringements of laws and regulations referred to above, or unless safety or security requires action in accordance with Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security), the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after

consultation between the aeronautical authorities in conformity with Article 17 (Consultations) of this Agreement.

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airline of the other Party.
2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party.

ARTICLE 6

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 7

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or

designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Party may request consultations pursuant to Article 17 (Consultations) between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

ARTICLE 8

Aviation Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within a time period mutually determined in writing.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with minimum standards established at that time pursuant to the Convention when the time period mutually agreed in writing has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; to the extent that such security provisions are applicable to the Parties, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures and for this purpose the aeronautical authorities of the Parties will be entitled to conclude implementing security arrangements.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory resolution within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the designated airline(s) of the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 10

User Charges

1. Each Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the designated airline(s) of either Party only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.
2. Reasonable charges reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services.
3. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article.
4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 11

Customs Duties

1. Aircraft operated in international air transportation by the airlines of each Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 above which are:
 - a) introduced into the territory of the one Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
 - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided that the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.

ARTICLE 12

Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be mutually determined by the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations, and from time to time thereafter.

2. The designated airline(s) of each Party shall have a fair and equal opportunity to operate on the route(s) specified in the Route Schedule of the Annex to this Agreement.

ARTICLE 13

Tariffs

1. Each Party shall allow each airline to determine its own tariffs for the transportation of traffic.

2. Unless required by national laws and regulations, tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party.

3. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Party.

ARTICLE 14

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:

- (a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
- (b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and
- (c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party.

2. In accordance with the relevant laws and regulations of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.

3. The airlines of each Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

4. The airlines of each Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

5. (a) In operating or holding out the authorized services on the route(s) specified in the Route Schedule of the Annex to this Agreement, any

designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-share arrangements, with:

- i) an airline or airlines of either Party; or
 - ii) an airline or airlines of a third party.
- (b) The airlines of each Party may market code share services on domestic flights operated within the territory of the other Party provided that such services form part of a through international journey.
- (c) In operating code share services on the routes specified in the Annex of the Agreement, as a marketing carrier, the airlines of each Party may exercise unrestricted capacity for third and fourth freedom traffic rights and own stop over rights.
- (d) The above provisions are subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
- i) hold the appropriate authority;
 - ii) meet the requirements normally applied to such arrangements; and
 - iii) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

ARTICLE 15

Leasing

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which do not comply with Article 8 (Aviation Safety) or Article 9 (Aviation Security).
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Party may provide services under this Agreement by using leased (with or without crew) aircraft which meet applicable safety and security requirements.

ARTICLE 16

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airline of the first Party.

ARTICLE 17

Consultations

1. Either Party may at any time request consultations on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Except as otherwise provided for in this Agreement, such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise mutually determined in writing by the Parties.

ARTICLE 18

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by negotiations between the aeronautical authorities of both Parties.
2. If the said aeronautical authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third arbitrator who shall act as the Chairman of the tribunal, to be decided by the two Parties, provided that such arbitrator shall not be a national of either Party and shall be a national of a state having diplomatic relations with each of the Parties at the time of appointment.
4. Each Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through diplomatic channels, of a notice of arbitration. The Chairman shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the two arbitrators by the Parties.
5. If a Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the Parties fail to decide on the Chairman within the specified period, either Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the Chairman or the arbitrator representing the Party in default, as the case may require.
6. If the President of ICAO is prevented from carrying out the appointment function referred to in paragraph (5) of this Article, or if the President is a national of either Party or a national of a state not having diplomatic relations with each of the Parties at the time of the appointment, the Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Parties, and being a national of a state having diplomatic relations with each of the Parties at the time of the appointment as the case may be, shall replace the President of ICAO in its duties, as mentioned in paragraph (5) of this Article. .

7. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions mutually determined in writing between the Parties.

8. Decisions of the arbitral tribunal shall be made by a majority of the arbitrators and shall be reasoned. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties to the dispute.

9. If either Party or the designated airline of either Party fails to comply with a decision given under paragraph (8) of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

10. Each Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the chairman, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the chairman and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (5) of this Article shall be shared equally by the Parties.

11. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 19

Amendments

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Parties.

2. Any such amendment or revision shall enter into force in accordance with Article 23 (Entry into Force) of this Agreement.

ARTICLE 20

Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, the present Agreement shall be deemed to be amended so as to conform to the provisions of that multilateral agreement.

ARTICLE 21

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party, twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by mutual consent before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party,

the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 22

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its entry into force with ICAO.

ARTICLE 23

Entry into Force

Each of the Parties shall notify the other in writing through diplomatic channels of the completion of the internal procedures required for the entry into force of this Agreement. This Agreement shall enter into force on the date of the later notification. In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done at , on the day of (*month*) , 577 (which corresponds to the _____ day of the month of _____ of the year _____ in the Gregorian calendar) *in authentic copies* in the English and Hebrew languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Australia

For the Government of the State of Israel

ANNEX

Section 1

ROUTE SCHEDULE

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Routes for the designated airlines of Israel:

<u>Points in Israel</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Australia</u>	<u>Beyond Points</u>
Any point or points	Any	Any point or points	Any

Routes for the designated airlines of Australia:

<u>Points in Australia</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Israel</u>	<u>Beyond Points</u>
Any point or points	Any	Any point or points	Any

Notes :

1. The designated airlines of each Party may at their option omit points on any of the above routes provided that the services commence or terminate in the territory in which the airline concerned has its principal place of business.
2. Between points in the territory of the other Party, the designated airlines of each Party may only exercise own stopover rights.
3. The right of the designated airline of one Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Party and points in the territory of third countries (5th freedom traffic rights) shall be subject to a separate agreement between the Aeronautical Authorities of the Parties.

Section 2

OPERATIONAL FLEXIBILITY

Subject to Section 1 of this Annex, the designated airlines of each Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- (a) perform services in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation; or
- (c) transfer traffic from any aircraft to any other aircraft at any point on the route,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

Section 3

CHANGE OF GAUGE

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated.

הסכם

בין

ממשלת אוסטרליה

לבין

ממשלת מדינת ישראל

בדבר שירותי אוויר

מבוא

ממשלת אוסטרליה וממשלת מדינת ישראל, 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:
"רשויות תעופה" פירושו, במקרה של ממשלת מדינת ישראל, משרד התחבורה והבטיחות (א)
בדרכים באמצעות רשות התעופה האזרחית; ובמקרה של ממשלת אוסטרליה, המחלקה
לתשתיות ולפיתוח אזורי, או בשני המקרים כל רשות או אדם אחרים המוסמכים לבצע את
התפקידים המתבצעים ע"י הרשויות האמורות;
"הסכם" פירושו הסכם זה, נספחו, וכל תיקון שלהם; (ב)
"קיבולת" משמעותו כמות השירותים הניתנים לפי ההסכם, בדרך כלל נמדדים במספר (ג)
טיסות (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;
"אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום (ד)
7 בדצמבר, 1944, כולל כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה, וכל תיקון לנספחים או לאמנה
שנכנס לתוקף לפי סעיפים 90 ו-94, לאמנה במידה שהנספחים והתיקונים, כאמור, הם בתוקף
לגבי שני הצדדים;
"מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שיועד והורשה בהתאם לסעיף 3 (הועדה (ה)
והרשאה) להסכם זה;
"תעריף" פירושו כל תעריף, שער או היטל על הובלת נוסעים, כבודה ו/או מטען (להוציא (ו)
דואר) בהובלה אווירית (כולל כל צורת הובלה אחרת הקשורה אליה) שגובים מובילים אוויריים,
כולל סוכניהם, והתנאים המסדירים את זמינות התעריף, השער או ההיטל האמורים;
"שטח" ביחס לצד משמעותו כמשמעותו בסעיף 2 לאמנה; (ז)
"היטלי משתמש" פירושו היטל שהרשויות המוסמכות מטילות, או מתירות להטיל, על (ח)
מובילים אוויריים, לאספקת רכוש או מתקנים של נמל תעופה, או מתקני עזר לטיסה, או
שירותים ומתקנים קשורים, לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם ומטענם.
"שירות אווירי", "שירות אווירי בינלאומי", "מוביל אווירי" ו"עצירה שלא למטרות (ט)
תובלה", משמעויותיהם כמשמעויות המיוחסות להם בסעיף 96 לאמנה;
"שירותים מוסכמים" פירושו שירותי אוויר סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם (י)
זה להובלת נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או במשולב;
(יא) "ציוד קרקעי" ו"ציידה לכלי טיס" 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 שירותי אוויר בינלאומיים בנתיבים המפורטים בלוח הנתיבים שבנספח.
2. בכפוף להוראות הסכם זה, המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של כל צד ייחנה(ו), בהפעילם שירותי אוויר בינלאומיים, מהזכויות הבאות:
 - א) הזכות לטוס ללא נחיתה מעל לשטח הצד האחר;
 - ב) הזכות לעצור שלא למטרות תעבורה בשטח הצד האחר; וכן
 - ג) הזכות לערוך עצירות בנקודה(ות) בנתיב(ים) המפורט(ים) בלוח הנתיבים שבנספח להסכם זה למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית של נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או במשולב;
3. המובילים האוויריים של כל צד, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה, ייחנה אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 א) ו-ב) לסעיף זה.
4. אין בס"ק 2 לסעיף זה 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 הועדות כאמור.
2. עם קבלת הועדה כאמור, ובקשה מהמוביל האווירי המיועד, בצורה ובאופן הקבועים ביחס להיתרי הפעלה, הצד האחר יעניק היתרי הפעלה מתאימים תוך עיכוב נוהלי מזערי, ובלבד:
 - א) שהמוביל האווירי מאוגד ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא בשטח הצד המועיד את המוביל האווירי;
 - ב) שהצד המועיד את המוביל האווירי מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (בטיחות התעופה) וסעיף 9 (ביטחון התעופה); וכן
 - ג) שהמוביל האווירי כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו על-פי החוקים, התקנות והכללים החלים בדרך כלל על הפעלת שירותי הובלה אווירית בינלאומיים על-ידי הצד המקבל את ההועדה.
3. עם קבלת היתר הפעלה לפי ס"ק 2 לעיל, מוביל אווירי מיועד רשאי להתחיל בכל עת להפעיל את השירותים המוסכמים שלשמש יועד כך, ובלבד שהמוביל האווירי מציית להוראות בנות ההחלה של הסכם זה.

סעיף 4 מניעה, שלילה והגבלה של היתר

1. לרשויות התעופה של כל צד תהיה הזכות למנוע את הענקת ההיתר הנזכר בסעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה ביחס למוביל אווירי שהועיד הצד האחר, ולשלול, להגביל או להתנות תנאים על ההיתרים האמורים, באופן זמני או קבוע במקרה:
 - א) שלא נחה דעתן של רשויות התעופה כי המוביל האווירי מאוגד ומקום העסקים העיקרי שלו נמצא בשטח הצד המועיד את המוביל האווירי;
 - ב) שהצד המועיד את המוביל האווירי אינו מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (בטיחות התעופה) וסעיף 9 (ביטחון התעופה); או

ג) שהמוביל האווירי המיועד אינו עומד בתנאים אחרים שנקבעו בחוקים ובתקנות החלים באורח רגיל על הפעלת שירותים בינלאומיים של הובלה אווירית על-ידי הצד המקבל את ההועדה.

2. אם פעולה מיידית איננה חיונית למניעת הפרה של החוקים והתקנות הנזכרים לעיל, או אם הבטיחות או הביטחון לא מחייבים פעולה בהתאם לסעיף 8 (בטיחות התעופה) וסעיף 9 (ביטחון התעופה), הזכויות המפורטות בס"ק 1 לסעיף זה ימומשו רק אחרי התייעצות בין רשויות התעופה בהתאם לסעיף 17 (התייעצויות) להסכם זה.

סעיף 5 **החלת חוקים**

1. חוקי ותקנותיו של צד אחד, המסדירים את כניסתם לשטחו ואת יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בשירותי אוויר בינלאומיים, או את ההפעלה והניווט של כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטחו, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי של הצד האחר.
2. חוקי ותקנותיו של צד אחד הנוגעים לכניסה לשטחו, לשהות בו, וליציאה ממנו של נוסעים, צוות ומטען כולל דואר, כגון אלה המתייחסים להגירה, מכס, מטבע, ובריאות והסגר, יחולו על נוסעים, צוות, מטען ודואר המובלים ע"י כלי הטיס של המוביל האווירי של הצד האחר בעת שהייתם בשטח האמור.
3. צד לא ייתן העדפה למוביל אווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל אווירי מיועד של הצד האחר העוסק בהובלה אווירית בינלאומית דומה בהחלת תקנות ההגירה, המכס וההסגר ותקנות דומות שלו.
4. דיני התחרות של כל צד, כפי שהם מתוקנים מעת לעת, יחולו על פעילות המובילים האוויריים בתוך תחום השיפוט של אותו צד.

סעיף 6 **מעבר ישיר**

נוסעים, כבודה, ומטען במעבר ישיר דרך שטח צד אחד שאינם עוזבים את אזור נמל התעופה השמור למטרה זו יהיו כפופים לבדיקה ביחס לדרישות ביטחון התעופה, פיקוח על סמים והגירה, או במקרים מיוחדים אחרים מקום שבדיקה כאמור נדרשת ביחס לחוקים ולתקנות של הצד הנוגע בדבר ולנסיבות המסוימות. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים ממכסים וממסים דומים אחרים.

סעיף 7 **הכרה בתעודות וברישינות**

1. תעודות כושר טיסה, תעודות כשירות ורישינות שהונפקו או קיבלו תוקף ע"י צד אחד ועודם בתוקף, יוכרו כתקפים ע"י הצד האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים, בתנאי שהדרישות שלפיהן התעודות והרישינות האמורים הונפקו או קיבלו תוקף שוות לאמות המידה המזעריות העשויות להיקבע בהתאם לאמנה או עולות עליהן.
2. אם זכויות היתר או התנאים של הרישינות 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, מתירות שוני מתקני המינימום שנקבעו לפי האמנה, והשוני (, הצד האחר רשאי לבקש התייעצויות ICAO האמור הוגש לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית) לפי סעיף 17 (התייעצויות) בין רשויות התעופה במגמה להבהיר את הנוהג הנדון.
3. אולם כל צד שומר על הזכות לסרב להכיר למטרת טיסות מעל שטחו או נחיתה בשטחו, בתעודות כשירות ורישינות שהוענקו לאזרחיו ע"י הצד האחר.

סעיף 8 **בטיחות התעופה**

1. כל צד רשאי לבקש התייעצויות בכל עת בנוגע לתקני בטיחות שמקיים הצד האחר בכל תחום המתייחס למתקני תעופה, לצוותי אוויר, לכלי טיס והפעלה של כלי טיס. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך 30 (שלושים) 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 לסעיף זה העומדים בתקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה, לצד האחר תימסר הודעה על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים לדרושים לעמידה בתקני הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. הצד האחר ינקוט פעולה מתקנת מתאימה בתוך פרק זמן שנקבע במשותף בכתב.
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, עשוי להיות כפוף לחיפוש ע"י הנציגים המוסמכים של הצד האחר, ובלבד שהדבר אינו גורם לעיכוב בלתי סביר בהפעלת כלי הטיס. על אף המחויבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנה, מטרת חיפוש זה היא לאמת את תוקף התייעוד הנוגע בדבר של כלי הטיס, רישיונות אנשי צוותו, ושציווד כלי הטיס ומצבו תואמים את התקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה.
4. כאשר פעולה דחופה היא חיונית להבטחת בטיחות פעילותו של מוביל אווירי, כל צד שומר על הזכות להשעות מיד או לשנות את היתר 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 לתקנים המזעריים של הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית בתום פרק הזמן שנקבע במשותף בכתב, יש להודיע על כך למזכיר הכללי של הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. יש להודיע לאחרון גם על יישוב משביע רצון של המצב לאחר מכן.

סעיף 9 **ביטחון התעופה**

1. בהתאם לזכויותיהם ולמחויבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים שבים ומאשרים כי מחויבותם זה לזה להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. בלי להגביל את כלליות זכויותיהם ומחויבויותיהם 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, האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאל ביום 23 בספטמבר 1971, הפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי תעופה המשרתים תעופה אזרחית בינלאומית, שנחתם במונטריאל ביום 24 בפברואר 1988, וכן כל אמנה או פרוטוקול אחרים הקשורים לביטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים מחויבים להם.
2. הצדדים יושיטו זה לזה, לפי 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, ביחסייהם ההדדיים, בהתאם להוראות ביטחון התעופה שנקבעו על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ויועדו כנספחים לאמנה; במידה שהוראות ביטחון התעופה האמורות הן בנות החלה על-ידי שני 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, ינהגו בהתאם להוראות ביטחון התעופה האמורות. כל צד יודיע לצד האחר על כל 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 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 וציוד כלי טיס, לפני העלייה או הטעינה ובמהלך. כל צד ישקול ברוח אוהדת בקשה של הצד האחר לאמצעי ביטחון מיוחדים סבירים ולמטרה זו רשויות התעופה של הצדדים יהיו זכאיות לסכם על 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 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 יסוד סביר להניח כי הצד האחר חרג מהוראות ביטחון התעופה של סעיף זה, רשויות התעופה של אותו צד רשאיות לבקש התייעצויות מיידיות עם רשויות התעופה של הצד האחר. אי הגעה לפתרון מניח את הדעת בסוגיות הנוגעות בדבר בתוך חמישה עשר (15) ימים מתאריך בקשה כאמור יהווה עילה למניעה, שלילה, התלייה או הטלת תנאים על היתרי ההפעלה של המובילים (האוויריים) המיועדים של הצד האחר. כאשר הדבר מוצדק בגלל מצב חירום, או כדי למנוע את המשך אי הציות להוראות סעיף זה, רשאי הצד הראשון לנקוט פעולה זמנית בכל עת.

סעיף 10 **היטלי משתמש**

1. כל צד יעשה כמיטב יכולתו כדי לעודד את האחראים למתן מתקנים ושירותים לנמלי תעופה, למתקני עזר לטיסה, ולביטחון תעופה להטיל היטלים על המובילים (האוויריים) המיועדים של כל אחד מהצדדים רק על בסיס היותם סבירים, בלתי מפלים, ומחולקים באופן שוויוני בין סוגי משתמשים.

2. חיובים סבירים משקפים את, אבל אינם עולים על, העלות המלאה לרשויות הגבייה המוסמכות של אספקת המתקנים והשירותים. הדבר עשוי לכלול תשואה סבירה על נכסים, אחרי פחת. מתקנים ושירותים שעבורם נגבים היטלים צריכים להינתן על בסיס יעיל וכלכלי. כדי שההיטלים יהיו בלתי מפלים, עליהם להיות מוטלים על מובילים אוויריים זרים בשיעור שלא יעלה על השיעור המוטל על המובילים האוויריים של צד המפעילים שירותים בינלאומיים דומים.

3. הצדדים יעודדו את חילופי המידע כאמור בין רשויות הגבייה המוסמכות והמובילים האוויריים ככל שיידרשו על מנת לאפשר הערכה מלאה של הסבירות, ההצדקה, והחלוקה של ההיטלים בהתאם לס"ק 1 ו-2 לסעיף זה.

4. היטלים מוגדלים או חדשים יבואו רק בעקבות התייעצויות נאותות בין רשויות הגבייה המוסמכות והמובילים האוויריים. יש למסור למשתמשים הודעה סבירה על כל הצעה לשינוי היטלי משתמש כדי לאפשר להם להביע את דעתם לפני ביצוע השינויים.

סעיף 11 **מכסים**

1. כלי טיס המופעלים בהובלה אווירית בינלאומית על ידי המובילים האוויריים של כל צד יהיו פטורים מכל הגבלות ייבוא, מכסים, מסי בלו, ואגרות והיטלים אחרים המוטלים על ידי רשויות לאומיות. רכיבים, ציוד רגיל לכלי טיס ופריטים אחרים המיועדים או המשמשים אך ורק בקשר להפעלה או לתיקון, לתחזוקה ולשירות של כלי טיס כאמור, ייהנו מפטור דומה, ובלבד שציוד ופריטים כאמור מיועדים לשימוש בכלי טיס והם מיוצאים מחדש.

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

(א) המוכנסים לשטח צד אחד על-ידי או מטעם המוביל האווירי המיועד של הצד האחר;

(ב) המוחזקים בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בהגיעו לשטח הצד האחר או בצאתו ממנו;

ג) המועלים לכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בשטח הצד האחר ומיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים ;

- בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם בשטח הצד המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שהבעלות על הפריטים אלה לא תועבר בשטח הצד האמור.
- את הציוד המוטס הרגיל, וכן החומרים והאספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של מוביל אווירי מיועד של צד, ניתן לפרוק בשטח הצד האחר רק באישור רשויות המכס של אותו צד. במקרה האמור, ניתן לשימם תחת השגחת הרשויות האמורות עד לייצואם מחדש או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.
- הפטורים לפי הוראות סעיף זה לא יחולו על היטלים המבוססים על עלות שירותים שניתנו למובילים האוויריים של צד בשטח הצד האחר.

סעיף 12

קיבולת

- הקיבולת הכוללת שיספקו המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים בשירותים המוסכמים תיקבע במשותף ע"י רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים לפני תחילת הפעילות, ולאחר מכן מעת לעת.
- למוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של כל צד תהיה הזדמנות שווה והוגנת לפעול בנתיב(ים) המפורט(ים) בלוח הנתיבים שבנספח להסכם זה.

סעיף 13

תעריפים

- כל צד יאפשר לכל מוביל אווירי לקבוע את תעריפיו להובלת תנועה.
- אם חוקים ותקנות לאומיים אינם מחייבים זאת, לא תהיה דרישה להגשת תעריפים שגובים מובילים אוויריים לרשויות התעופה של צד.
- במקרה שלא נחה דעתה של רשות תעופה מתעריף מוצע או תקף של מוביל אווירי של הצד האחר, רשויות התעופה ישתדלו ליישב את העניין בהתייעצויות, אם רשות ביקשה זאת. בכל מקרה, רשות התעופה של צד לא תנקוט פעולה חד-צדדית כדי למנוע את כניסתו לתוקף או המשכו של תעריף של מוביל אווירי של הצד האחר.

סעיף 14

הזדמנויות מסחריות

- למובילים האוויריים של כל צד יהיו הזכויות הבאות בשטח הצד המתקשר האחר:
 - הזכות להקים משרדים, כולל משרדים לא מקוונים, לקידום, מכירה וניהול של הובלה אווירית ;
 - הזכות לעסוק במכירה ובשיווק של הובלה אווירית לכל אדם במישור, ולשיקול דעתם, באמצעות סוכניהם או מתווכיהם, תוך שימוש במסמכי התחבורה שלהם ; וכן
 - הזכות להשתמש בשירותים ובכוח אדם של כל ארגון, חברה או מוביל אווירי הפועלים בשטח הצד האחר.
- בהתאם לחוקים ולתקנות הנוגעים בדבר של הצד האחר, המובילים האוויריים של כל צד יהיו רשאים להביא ולשמור בשטח הצד האחר את אלה מאנשי צוות הניהול, המכירות, הטכני, התפעול וצוות מומחה אחר שהמוביל האווירי סבור באופן סביר כי הם נחוצים לאספקת הובלה אווירית. בהתאם לחוקים ותקנות כאמור, כל צד, תוך עיכוב מזערי, יעניק את היתרי ההעסקה, האשרות או מסמכים דומים אחרים הדרושים לנציגים ולצוות הנזכרים בס"ק זה.
- למובילים האוויריים של כל צד תהיה הזכות למכור הובלה אווירית, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש הובלה כאמור, במטבעות מקומיים או הניתנים להמרה חופשית. לכל מוביל אווירי תהיה

הזכות להמיר את כספיו לכל מטבע הניתן להמרה חופשית ולהעבירם מהשטח של הצד האחר כרצונו. בכפוף לחוקים, לתקנות ולמדיניות הלאומיים של הצד האחר, המרה והעברה של כספים שהתקבלו במהלך הרגיל של פעילויותיהם יותרו בתעריפי שער החליפין הקיימים במועד הגשת הבקשות להמרה או להעברה ולא יהיו כפופות לכל היטל למעט דמי שירות רגילים המוטלים על עסקאות כאמור.

4. למובילים האוויריים של כל צד תהיה הזכות, לשיקול דעתם, לשלם עבור הוצאות מקומיות, לרבות רכישות דלק, בשטח הצד האחר במטבע מקומי או, ובלבד שהדבר עולה בקנה אחד עם תקנות מטבע מקומיות, במטבעים הניתנים להמרה חופשית.

5.

(א) בהפעילו או בהציעו את השירותים המורשים בנתיבים (המפורטים) בלוח הנתיבים שבנספח להסכם זה, כל מוביל אווירי מיועד של צד אחד רשאי להתקשר בהסדרי שיווק שיתופיים כגון הסדרי "בלוק-ספיס" או שיתוף קודים, עם:

(i) מוביל אווירי או מובילים אוויריים של כל צד; או

(ii) מוביל אווירי או מובילים אוויריים של צד שלישי.

(ב) המובילים האוויריים של כל צד רשאים לשווק שירותי שיתוף קודים בטיסות פנימיות המופעלות בשטח הצד האחר, ובלבד ששירותים כאמור מהווים חלק ממסע בינלאומי שלם.

(ג) בהפעילם שירותי שיתוף קודים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם, כמוביל משווק, המובילים האוויריים של כל צד רשאים לממש קיבולת בלתי מוגבלת לזכויות תעבורה לפי החופש השלישי והרביעי וזכויות חנייה עצמיות.

(ד) ההוראות הנ"ל כפופות לתנאים שכל המובילים בהסדרים כאמור:

(i) מחזיקים בהרשאה המתאימה;

(ii) עומדים בדרישות המוחלות בדרך כלל על הסדרים כאמור;

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

סעיף 15

חכירה

1. כל צד רשאי למנוע את השימוש בכלי טיס חכורים בשירותים לפי הסכם זה, אשר אינם

מצייתים לסעיף 8 (בטיחות תעופה) וסעיף 9 (ביטחון התעופה),

2. בכפוף לס"ק 1 לעיל, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד רשאים לספק שירותים לפי הסכם זה באמצעות כלי טיס חכורים (עם או בלי צוות) העומדים בדרישות הבטיחות והביטחון בנות החלה.

סעיף 16

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 המופעלים ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד הראשון.

סעיף 17 **התייעצויות**

1. כל צד רשאי, בכל עת, לבקש התייעצויות ביחס לפרשנות, להחלה, ליישום או לתיקון של הסכם זה או לציות להסכם זה.
2. אלא אם כן יש הוראות אחרות בהסכם זה, התייעצויות כאמור, אשר עשויות להתנהל בדיונים או בתכתובת, יתחילו בתוך פרק זמן של שישים (60) ימים מהתאריך שבו קיבל הצד האחר את הבקשה בכתב, אלא אם כן נקבע במשותף אחרת ע"י הצדדים.

סעיף 18 **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 שני הצדדים.
2. לא עלה בידי רשויות התעופה האמורות להגיע להסדר במשא-ומתן, המחלוקת תיושב בצינורות דיפלומטיים.
3. לא עלה בידי הצדדים להגיע להסדר באמצעות ס"ק (1) ו-(2) לעיל, 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, בהחלטת שני הצדדים, ובלבד שבורר כאמור לא יהיה אזרח מדינתו של צד ויהיה אזרח של מדינה שיש לה יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים במועד המינוי.
4. כל צד ימנה את הבורר שלו בתוך תקופה של שישים (60) ימים מתאריך קבלתה, בצינורות הדיפלומטיים, של הודעה על בוררות. היו"ר ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) ימים אחרי מינוי שני הבוררים ע"י הצדדים.
5. לא עלה בידי צד למנות את הבורר שלו בתוך התקופה שנקבעה, או במקרה שהצדדים אינם מחליטים על בחירת היו"ר בתוך התקופה המצוינת, כל צד רשאי לבקש מנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית למנות את היו"ר או את הבורר שייצג את הצד שכשל, לפי המקרה. מנוע מלמלא את תפקיד המינוי הנזכר בס"ק (5) לסעיף זה, או אם הנשיא ICAO.6. אם נשיא הוא אזרח של צד או אזרח של מדינה שאיננה מקיימת יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים, שאינו אזרח של צד, והוא אזרח של מדינה ICAO-גן-הנשיא או חבר בכיר במועצת דבעת מינויו, ס המקיימת יחסים דיפלומטיים עם כל אחד מהצדדים במועד המינוי, לפי העניין, יחליף את נשיא במילוי תפקידו, כנזכר בס"ק (5) לסעיף זה. ICAO.
7. בית הדין לבוררות יקבע את סדרי הנוהל שלו ואת מקום הבוררות בכפוף להוראות שנקבעו במשותף בכתב בין הצדדים.
8. החלטות בית הדין לבוררות יתקבלו ברוב של הבוררים ויהיו מנומקות. החלטות בית הדין לבוררות יהיו סופיות ויחייבו את הצדדים למחלוקת.
9. לא מילאו צד או המוביל האווירי של צד אחר החלטה שניתנה לפי ס"ק (8) לסעיף זה, הצד האחר יהיה רשאי להגביל, להשעות או לשלול כל זכות או זכות יתר שהוענקו מכוח הסכם זה לצד שכשל.
10. כל צד יישא בהוצאות הבורר שלו. הוצאות היו"ר, כולל שכרו וכל הוצאה שנגרמה לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית בזיקה למינוי היו"ר ו/או הבורר של הצד שכשל כנזכר בס"ק (5) לסעיף זה, יתחלקו באופן שווה בין הצדדים.
11. עד ההגשה לבוררות ולאחר מכן עד שבית הדין לבוררות יפרסם את פסיקתו, הצדדים, להוציא במקרה של סיום, ימשיכו למלא את כל מחויבויותיהם לפי הסכם זה בלי לפגוע בהתאמה סופית בהתאם לפסיקה האמורה.

סעיף 19 **תיקונים**

1. ניתן לתקן או לשנות הסכם זה בהסכם בכתב בין הצדדים.
2. כל תיקון או שינוי כאמור ייכנסו לתוקף בהתאם לסעיף 23 (כניסה לתוקף) להסכם זה.

סעיף 20 **הסכמים רב-צדדיים**

אם הסכם רב-צדדי הנוגע להובלה אווירית נכנס לתוקף ביחס לשני הצדדים, ההסכם הנוכחי יתוקן על מנת להתאימו להוראות אותו הסכם רב-צדדי.

סעיף 21

סיום

כל צד רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, לצד האחר, על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. הסכם זה יבוא לידי סיום בחצות, זמן מקומי של הצד המקבל את ההודעה, שנים עשר (12) חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה האמורה ע"י הצד האחר, אלא אם כן ההודעה נמשכת בהסכמה הדדית לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור קבלת הודעה על סיום מאת הצד האחר, תיחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 22

רישום בארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית

הסכם זה וכל התיקונים לו יירשמו עם כניסתם לתוקף בארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 23

כניסה לתוקף

כל צד יודיע לאחר בכתב בצינורות דיפלומטיים על השלמת הנהלים הפנימיים הדרושים לכניסתו לתוקף של הסכם זה. הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך ההודעה המאוחרת יותר.

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

נעשה ב _____ ביום _____ בחודש _____ התשע"ז _____ (שהוא יום _____ בחודש _____ בלוח הגריגוריאני), בשני עותקים, בשפות עברית ואנגלית, ולשני הנוסחים דין מקור שווה.

בשם ממשלת אוסטרליה

בשם ממשלת מדינת ישראל

נספח

סעיף 1 לוח נתיבים

המובילים האוויריים המיועדים של כל צד יהיו זכאים לבצע הובלה אווירית בינלאומית, בנתיבים הבאים:

נתיבים למובילים האוויריים המיועדים של ישראל:

<u>נקודות שמעבר</u> כל נקודה	<u>נקודות באוסטרליה</u> כל נקודה או נקודות	<u>נקודות ביניים</u> כל נקודה	<u>נקודות בישראל</u> כל נקודה או נקודות
---------------------------------	---	----------------------------------	--

נתיבים למובילים האוויריים המיועדים של אוסטרליה:

<u>נקודות שמעבר</u> כל נקודה	<u>נקודות בישראל</u> כל נקודה או נקודות	<u>נקודות ביניים</u> כל נקודה	<u>נקודות באוסטרליה</u> כל נקודה או נקודות
---------------------------------	--	----------------------------------	---

הערות:

1. המובילים האוויריים המיועדים של כל צד רשאים, לשיקול דעתם, לבטל נקודות בכל אחד מהנתיבים הנ"ל ובלבד שהשירות מתחיל ומסתיים בשטח שבו נמצא מקום העסקים העיקרי של המוביל האווירי הנוגע בדבר.
2. בין נקודות בשטח של הצד האחר, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד רשאים לממש רק זכויות חנייה עצמית.
3. זכות המוביל האווירי המיועד של צד אחד להפעיל טיסות להובלת נוסעים, כבודה, מטען ודואר בין נקודות בשטח הצד המתקשר האחר ונקודות בשטח מדינות שלישיות (זכויות תעבורה לפי החופש ה-5) תהיה כפופה להסכם נפרד בין רשויות התעופה של הצדדים.

סעיף 2 גמישות תפעולית

בכפוף לסעיף 1 לנספח זה, המובילים האוויריים המיועדים של כל צד רשאים, בכל שירות או בכל השירותים ולשיקול דעתו של כל מוביל אווירי:

- א) לבצע שירותים בכיוון אחד או בשני הכיוונים;
- ב) לשלב מספרי טיסות שונים בהפעלה אחת של כלי טיס;
- ג) להעביר תנועה מכל כלי טיס לכל כלי טיס אחר בכל נקודה בנתיב, ללא הגבלה כיוונית או גיאוגרפית וללא הפסד של כל זכות להוביל תנועה מותרת בנסיבות אחרות לפי הסכם זה.

בכל קטע או קטעים של הנתיבים בסעיף 1, כל מוביל אווירי יהיה רשאי לבצע הובלה אווירית בינלאומית, כולל בכפוף להסדרי שיתוף קודים עם מובילים אוויריים אחרים, ללא כל הגבלה ביחס לשינוי בכל נקודה או נקודות בנתיב, בסוג או במספר של כלי הטיס המופעלים.