

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan, samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av avtalet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan. Avtalet är till sin karaktär ett blandavtal vars bestämmelser delvis omfattas av unionens, delvis av medlemsstaternas behörighet.

Att avtalet sätts i kraft stöder regeringens spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska unionen och Israel.

Med stöd av avtalet kan lufttrafikföretag i medlemsstaterna i Europeiska unionen och i Israel tillhandahålla tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensförutsättningar och iakttagande av enhetliga regler.

Trafikrättigheterna avregleras an efter som Israel omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar Europeiska unionens lagstiftning på luftfartsområdet. Avtalet avreglerar dock inte anslutande flyg till tredjeländer förutom till övriga länder inom Medelhavsområdets luftfartsområde, länderna inom västra Balkans gemensamma luftfartsområde, Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz. Restriktionerna gällande prissättningen av flygningarna avskaffas. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användningen av gemensamma linjebeteckningar och om leasing. Befintliga bilaterala arrangemang som gäller sådana trafikrättigheter som inte omfattas av avtalet får dock fortfarande tillämpas.

Genom avtalet fastställs nya samarbetsarrangemang mellan Europeiska unionen och Israel när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygtrafikledning och miljöfrågor. Dessutom införs nya samarbetsarrangemang genom vilka man säkerställer lika verksamhetsförutsättningar för parterna.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som granskar frågor som gäller verkställigheten av avtalet och vid behov frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen och om provisorisk tillämpning av avtalet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet för Finlands del träder i kraft, dvs. en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har slutförts.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	4
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	5
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen.....	5
4.2 Konsekvenser för miljön.....	5
4.3 Övriga konsekvenser.....	5
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	5
6 PROVISORISK TILLÄMPNING	6
DETALJMOTIVERING	7
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	7
2 LAGFÖRSLAG	22
3 IKRAFTTRÄDANDE	23
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	23
4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionens medlemsstater	23
4.2 Behovet av riksdagens samtycke	25
4.3 Behandlingsordning	26
LAGFÖRSLAG	27
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet	27
FÖRDRAGSTEXT.....	VIRHE. KIRJANMERKKIÄ EI OLE MÄÄRITETTY.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Riktlinjerna för Europeiska unionens nuvarande politik för yttre förbindelser framgår av de s.k. Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol gett 2002 (målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98). Domarna innebar en förpliktelse att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med unionsrätten. Domarna innebar också att luftfartsavtal i allt större omfattning ingås mellan unionen och ett tredjeland. Enligt domarna kan luftfarten anses vara en bransch som är av gemensamt intresse för unionen, och medlemsstaterna ska därför beakta detta när de förhandlar fram internationella luftfartsavtal.

Nationella bestämmelser om de branscher som omfattas av avtalet finns i luftfartslagen (864/2014), lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Dessa lagar kompletterar den övergripande EU-lagstiftningen. Den unionslagstiftning som gäller avtalet är förtecknad i en bilaga till avtalet.

Europeiska unionens domstol har ansett att unionen har exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i luftfartsavtalen. Unionens lagstiftning på det område som omfattas av avtalet är rätt omfattande. Den behörighet som gäller trafikrättigheter är dock nationell.

Eftersom det ärende som är föremål för avtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande mellan medlemsstaterna och kommissionen inrättats i syfte att säkerställa att de bilaterala luftfartsavtal som medlemsstaterna ingått med tredjeländer harmonierar med unionslagstiftningen.

Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan, är en del av ett projekt för att skapa ett gemensamt luftrum för EU i syfte att gradvis öppna upp luftfartsmarknaden mellan Europeiska unionens medlemsstater och dess närområden. Det slutliga syftet är att inrätta ett gemensamt luftrum. Ett villkor för en avreglerad marknad är att närområdena införlivar den EU-lagstiftning som gäller luftfart i sin nationella lagstiftning. Tillnärmningen av lagstiftningen skapar nya verksamhetsmöjligheter för företagen och ger konsumenterna större valmöjligheter. Avregleringen av marknaden och harmoniseringen av reglerna genomförs på en och samma gång för att säkerställa lika konkurrensmöjligheter och garantera en tillräckligt hög nivå på flygsäkerheten, luftfartsskyddet och miljönormerna.

Europeiska unionen har förhandlat fram luftfartsavtal med västra Balkan (ECAA-avtalet, FördrS 36-37/2013), Georgien (FördrS 42/2015) samt Israel, Jordanien och Marocko (FördrS 65/2008). Finland har nationellt godkänt ECAA-avtalet (RP 149/2007 rd), Georgienavtalet (RP 225/2014 rd) och Marockoavtalet (RP 163/2007 rd) och de tillämpas för Finlands del provisoriskt tills de slutgiltigt träder i kraft. Vid kommunikationsministeriet bereds som bäst regeringspropositioner som gäller luftfartsavtal mellan EU och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan, och mellan EU och dess medlemsstater, å ena sidan, och Jordanien, å andra sidan.

2 Nuläge

Mellan Finland och Israel gäller ett bilateralt luftfartsavtal, som trädde i kraft den 1 mars 1998. Europeiska unionen har ingått ett så kallat horisontellt luftfartsavtal med Israel (EUT L 90, 2.4.2009 s. 10), vilket medförde att medlemsstaternas befintliga luftfartsavtal uppfyllde kraven enligt unionsrätten. Det tidigare bilaterala avtalet förblir i kraft och det nu aktuella avtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, ersätter det tidigare avtalet till den del som avtalen överlappar varandra. Trafikrättigheterna vidare till tredjeländer (s.k. trafikrättigheter enligt femte friheten) till den del avtalet mellan Europeiska unionen och Israel inte gäller dem, förblir således i kraft (artikel 26 i avtalet). Förhandlingar om ett s.k. övergripande luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och Israel fördes 2008-2012. Utifrån förhandlingarna paraferades luftfartsavtalet i Tel Aviv den 22 mars 2012. Ett villkor för att avtalet ska träda i kraft är att Europeiska unionens samtliga medlemsstater ratificerar avtalet.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Målet med det övergripande luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, är att ge parterna tillträde till luftfartsmarknaden på lika villkor och att inrätta ett gemensamt luftrum mellan unionens medlemsstater och Israel. Öppnandet av marknaden syftar till att utvidga luftfartsmarknaden så att den bättre svarar mot användarnas, dvs. resenärernas och transportörernas, behov.

För att säkerställa ett likvärdigt tillträde till marknaden och skapa en konkurrensutsatt miljö förenhetligar parterna genom avtalet säkerhetsfrågor (safety), skyddsfrågor (security), flygtrafikfjänster och sociala aspekter samt miljöbestämmelserna.

Europeiska unionens särskilda lagstiftning på luftfartsområdet, som specificeras i bilaga IV till avtalet, utgör grunden för det gemensamma luftrummet. Genomförandet av avtalet förutsätter att parterna tillämpar övergångsperioder.

Avtalet syftar till att främja genomförandet av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter vad konsumentskyddet beträffar, antagen i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen, RP 184/2002 rd).

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som har till uppgift att administrera avtalet, dess genomförande och tolkning samt frågor som gäller tillämpningen av avtalet.

Propositionen syftar till att för Finlands del godkänna avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan. För att avtalet ska träda i kraft internationellt krävs det att Finland godkänner det. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en blankettlag.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen

Genom luftfartsavtalet elimineras existerande begränsningar mellan Finland och Israel för etablering på marknaden. Elimineringen av begränsningarna främjar handeln, turismen och investeringarna parterna emellan.

4.2 Konsekvenser för miljön

Avtalet syftar till att skydda miljön genom att utveckla och genomföra en internationell luftfartspolitik och erkänna suveräna staters rätt att utfärda bestämmelser om miljöskydd.

Som en följd av öppnandet av marknaden förväntas flygtrafiken mellan EU och Israel öka, vilket bl.a. ökar mängden flygbuller och utsläppen av växthusgaser.

Genom avtalet utvidgas tillämpningsområdet för Europeiska unionens miljöreglering till att omfatta Israels territorium i synnerhet när det gäller flygbuller.

4.3 Övriga konsekvenser

Att avtalet sätts i kraft stöder regeringens spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningar för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska unionen och Israel.

Propositionen har inga konsekvenser för militär och statlig luftfart.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller konsekvenser för organisation och personal på nationell nivå.

5 Beredningen av propositionen

Rådet beviljade kommissionen mandat att förhandla 2008 (E-skrivelse 11.12.2007, EU/2007/1742). Förhandlingar fördes i åtta omgångar fr.o.m. december 2008. Förhandlingarna slutfördes och avtalstexten paraferades den 22 mars 2012. Avtalet undertecknades i Luxemburg den 10 juni 2013.

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet och justitieministeriet samt av Trafiksäkerhetsverket och av de organisationer som är medlemmar av delegationen för luftfartspolitik. I utlåtandena konstaterades det att avtalen är förenliga med näringslivets intressen och att deras konsekvenser för konkurrenskraften är positiva. Remissinstanserna var positiva till godkännandet och ikraftsättandet av avtalet.

Finnair Abp konstaterade i sitt utlåtande att avtalet är välkommet och ansåg att de liberala avtalen är bra, eftersom trafikförbindelserna förbättras och den administrativa bördan minskas. Finnair ansåg sig vara tillfreds med att avtalet innehåller fria bestämmelser om stopp på rutens start- och slutpunkter i ECAA- och Euromed-länderna. Bolaget anser det vara beklagligt att avtalet inte möjliggör flygningar från slutpunkten till bortomliggande punkter i andra länder, dvs. möjligheten att utnyttja trafikrättigheterna enligt den femte friheten.

Centralhandelskammaren konstaterade i sitt utlåtande att den förhåller sig positivt till förslaget och understöder förslaget i avtalet om att flygtransportmarknaden gradvis öppnas upp mellan EU:s medlemsstater och närområdena. Centralhandelskammaren konstaterade också att avtalet förenhetligar och förtydligar författningsmiljön, vilket gör det lättare för företag att vara verk-samma i luftfartsbranschen. En gradvis liberalisering av trafikrättigheterna och eliminering av faktorer som begränsar etablering på marknaden stöder även företags tillväxt, konkurrens och jämlika kommersiella verksamhetsförutsättningar, vilket innebär att avtalet är förenligt med näringslivets intressen.

Trafiksäkerhetsverket ansåg att propositionen är ändamålsenlig. Verkets synpunkter har beaktats i propositionen redan vid beredningen, och verket hade därför inget annat att anföra.

Justitieministeriet och utrikesministeriet framförde i sina utlåtanden observationer av teknisk natur, som alla har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Försvarsministeriet hade inga kommentarer om propositionen.

Inrikesministeriet konstaterade att det inte har något att anföra om luftfartsavtalet, men anser det vara viktigt att man i samband med att flygtrafiken ökar och blir smidigare fäster vikt vid internationella aktörers förmåga och vilja att vara samarbets- och informationsutbytesparter tillsammans med de brottsbekämpande myndigheterna även i brottsbekämpande syfte.

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande observationer om detaljmotiveringen till de artiklar i avtalet som gäller skatte- och tullfrihet samt om avsnittet om nödvändigheten av riksdagens samtycke till propositionen i fråga om den artikel som gäller beskattning och tullar. Samtliga kompletterande förslag har beaktats i den fortsatta beredningen.

Miljöministeriet fäste i sitt utlåtande vikt vid luftfartsavtalets konsekvenser när det gäller att hantera de negativa effekterna av buller från luftfartyg och ansåg att avtalet inte kommer att ändra på nuläget vad beträffar hanteringen av de negativa effekterna av buller, och därför förordar ministeriet ett godkännande och ikraftsättande av avtalet.

6 Provisorisk tillämpning

Enligt artikel 218.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (tidigare artikel 300.2 i EG-fördraget) kan rådet på förslag av kommissionen besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal som unionen ingått innan avtalet har trätt i kraft. Finland har avgett en förklaring, enligt vilken Finland får tillämpa avtalet provisoriskt först efter det nationella godkännandet.

Europeiska unionens råd antog den 20 december 2012 tillsammans med företrädarna för medlemsstaterna, församlade i rådet, ett beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet (2013/398/EU, EUT L 208, 2.8.2013, s.1). Enligt artikel 3 i beslutet ska unionen och dess medlemsstater tillämpa avtalet provisoriskt i enlighet med deras tillämpliga interna förfaranden och/eller nationella lagstiftning från och med den första dagen i den månad som följer på dagen för det senaste meddelande genom vilket parterna underrättade varandra om att de förfaranden som krävs för provisorisk tillämpning av avtalet har avslutats.

Finlands grundlag innehåller ingen uttrycklig bestämmelse om provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om avtalet innehåller bestämmelser som t.ex. hör till området för lagstiftningen har man ansett att provisorisk tillämpning kräver riksdagens godkännande och en ikraftträdandelag. Eftersom avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, innehåller vissa bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska avtalet godkännas av riksdagen. De bestämmelser i avta-

let som hör till området för lagstiftningen beskrivs närmare i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

I Finland är avsikten att tillämpa avtalet provisoriskt innan det slutliga ikraftträdandet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs om provisorisk tillämpning i enlighet med 2 § i lagförslaget.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet.

Avdelning I i avtalet omfattar ekonomiska bestämmelser.

Artikel 2. Trafikrättigheter. I artikeln bestäms det om trafikrättigheter och andra rättigheter som parterna beviljar varandra. Enligt punkt 1 beviljas rättigheter som avses i artikeln i enlighet med bilagorna I och II till avtalet.

I artikeln bestäms det om följande rättigheter:

- a) överflygningsrätt, dvs. rätt att flyga över den andra partens territorium utan att landa,
- b) rätt till tekniska mellanlandningar, dvs. rätt att landa inom den andra partens territorium för andra ändamål än trafikändamål, alltså av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post i lufttransport,
- c) rätt att under utövande av tjänster enligt avtal på en angiven flyglinje landa på den andra partens territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans,
- d) andra rättigheter enligt detta avtal.

I punkt 2 bekräftas förbud mot cabotage, dvs. att ett lufttrafikföretag i en av parterna inom den andra partens territorium tar ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom den partens territorium.

Artikel 3. Godkännande. I artikeln bestäms det under vilka förutsättningar de behöriga myndigheterna i en av parterna ska bevilja godkännande efter att ha fått en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag i den andra parten. Godkännande ska beviljas med kortast möjliga handläggningstid, om de villkor som anges i leden är uppfyllda.

I punkt 1 a fastställs villkoren för beviljande av godkännande i fråga om israeliska lufttrafikföretag. Enligt led a uppfylls villkoren för beviljande av godkännande i fråga om israeliska lufttrafikföretag när lufttrafikföretaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Israel och har fått sin gällande operativa licens i enlighet med Israels lagstiftning, när den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av Israel och när lufttrafikföretaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och kontrolleras faktiskt av Israel och/eller av israeliska medborgare, om inget annat fastställs i artikel 5 (Investeringar).

I punkt 1 b fastställs villkoren för beviljande av godkännande i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen. Enligt led b uppfylls villkoren i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen när lufttrafikföretaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, när företaget har fått sin operativa licens i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning och när den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den medlemsstat i Europeiska unionen som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd (AOC) och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven. I

Finland beviljas drifttillstånd av Trafiksäkerhetsverket med stöd av 57 § i luftfartslagen. Bestämmelser om drifttillstånd för luftfart finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (den s.k. EASA-förordningen), medan bestämmelser om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift finns i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 som antagits med stöd av EASA-förordningen.

Lufttrafikföretag från Europeiska unionen ska dessutom, om inget annat fastställs i artikel 5 (Investeringar) i avtalet, antingen direkt eller genom majoritetsinnehav, ägas eller faktiskt kontrolleras av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater, eller av andra stater som förtecknas i bilaga III till detta avtal och/eller av medborgare i dessa andra stater. Bestämmelser om ägoförhållanden och kontroll finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (den s.k. lufttrafikförordningen).

Enligt punkt 1 c ska lufttrafikföretaget uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den behöriga myndigheten normalt tillämpar på internationell lufttransport.

Enligt punkt 1 d ska bestämmelserna om flygsäkerhet i artikel 13 och om luftfartsskydd i artikel 14 upprätthållas och tillämpas.

Artikel 3a. *Ömsesidigt erkännande av tillsyn vad gäller lufttrafikföretags lämplighet och nationalitet.* I artikeln bestäms det att parternas behöriga myndigheter ska erkänna det beslut avseende lämplighet och/eller nationalitet som har fattats av den första partens behöriga myndigheter vad gäller det lufttrafikföretaget som om beslutet hade fattats av de egna behöriga myndigheterna. Dessutom ingår i artikeln ett förbud mot att utreda ärendet ytterligare, om inte annat följer av led a.

Enligt led a i artikeln ska den mottagande partens behöriga myndigheter, om de efter mottagande av en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant godkännande har särskilda skäl att misstänka att villkoren i artikel 3 för beviljande av lämpliga godkännanden eller tillstånd inte har uppfyllts, trots det beslut som fattats av den andra partens behöriga myndigheter, ska de underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sin misstanke. I detta fall får endera parten begära samråd, vilket kan inbegripa företrädare för parternas behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör misstanken. En sådan begäran ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte har lösts får endera parten hänskjuta frågan till den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 22. Enligt led b i artikeln tillämpas bestämmelserna i artikel 4 emellertid inte på beslut som gäller säkerhetscertifikat eller säkerhetslicenser, skyddsarrangemang eller försäkringsteckning.

Bestämmelser om lufttrafikföretags lämplighet ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (den s.k. lufttrafikförordningen) och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer samt luftfartslagen. Luftfartslagen innehåller också bestämmelser om luftfartygs nationalitet.

Med en avtalsparts luftfartsmyndighet avses i frågor som omfattas av Europeiska unionens behörighet Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och i frågor som omfattas av medlemsstatens behörighet Trafiksäkerhetsverket i enlighet med vad som föreskrivs i EASA-förordningen, luftfartslagen och lagen om Trafiksäkerhetsverket.

Artikel 4. *Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande.* Enligt punkt 1 får vardera parts behöriga myndigheter avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag i den andra parten, om villkoren enligt artikelleden uppfylls. De viktigaste kriterierna är att parternas lufttrafikföretag ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i antingen Israel eller i en medlemsstat i Europeiska unionen, att de ska ha en giltig operativ licens och att de ska stå under effektiv myndighetskontroll.

Enligt punkt 1 a har parternas behöriga myndigheter rätt att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd, om det israeliska lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Israel eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med tillämplig lagstiftning i Israel, eller den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Israel, och om inte annat föreskrivs i avtalets artikel 5 (Investeringar), om lufttrafikföretaget inte, antingen direkt eller genom majoritetsinnehav, ägs eller faktiskt kontrolleras av Israel och/eller israeliska medborgare eller av andra stater som förtecknas i bilaga III och/eller medborgare i dessa andra stater.

Enligt punkt 1 b har parternas behöriga myndigheter likaså rätt att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd, om i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen enligt led b lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, eller om det inte har en gällande operativ licens eller om den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av den medlemsstat i Europeiska unionen som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd (AOC) eller den behöriga myndigheten inte är tydligt angiven eller om inte annat föreskrivs i avtalets artikel 5 (Investeringar), om lufttrafikföretaget inte, antingen direkt eller genom majoritetsinnehav, ägs eller faktiskt kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller av medborgare i medlemsstater i Europeiska unionen eller av andra stater som förtecknas i bilaga III och/eller medborgare i dessa andra stater.

Enligt punkt 1 c har parternas behöriga myndigheter ovannämnda rättigheter dessutom, om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6 eller enligt led d om bestämmelserna i artiklarna 13 (Flygsäkerhet) och 14 (Luftfartsskydd), inte upprätthålls och tillämpas, eller enligt led e om en avtalsslutande part i enlighet med artikel 7 har fastställt att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.

Enligt punkt 2 får, såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d de rättigheter som fastställs i denna artikel utövas först efter samråd med den andra partens behöriga myndigheter.

Artikel 5. *Investeringar.* Enligt punkt 1 ska det, trots vad som sägs i artiklarna 3 (Godkännande) och 4 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande) i detta avtal, vara tillåtet för medlemsstater och/eller deras medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva faktisk kontroll över israeliska lufttrafikföretag.

Enligt punkt 2 ska det, trots vad som sägs i artiklarna 3 (Godkännande) och 4 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande) i detta avtal, vara tillåtet för Israel och/eller dess medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva faktisk kontroll över Europeiska unionens lufttrafikföretag genom ett förhandsbeslut som antas av den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.2 (Den gemensamma kommittén). I beslutet ska de villkor som är knutna till utövandet av tjänster enligt detta avtal och till tjänster mellan tredjeländer och parterna anges. Bestämmelserna i artikel 22.9 (Den gemensamma kommittén) ska inte gälla för denna typ av beslut.

Artikel 6. Efterlevnad av lagar och andra författningar. Enligt punkt 1 ska en parts lufttrafikföretag vid inresa till, avresa från eller under uppehållet inom den andra partens territorium iaktta den andra partens lagar och andra författningar. Enligt punkt 2 ska en parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller gods vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium iaktta de lagar och andra författningar som gäller (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

Artikel 7. Konkurrensutsatt miljö. De avtalsslutande parterna bekräftar i punkt 1 att bestämmelserna i avdelning IV kapitel 3 i associeringsavtalet ska gälla för detta avtal. I punkt 2 bekräftar parterna att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för tillhandahållande av lufttransporttjänster. De erkänner att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om de verkar på helt kommersiella grunder och om tillträde till flygplatsfaciliteter, tjänster och tilldelning av ankomst- och avgångstider sker på icke-diskriminerande villkor.

I punkt 3 bestäms det om förfarandena när en part konstaterar att det råder villkor på den andra partens territorium som skulle inverka negativt med tanke på rättvisa konkurrensmöjligheter för lufttrafikföretagen. Dessutom får enligt punkten den andra parten vidta åtgärder för att godkännanden utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs, begränsas eller förses med villkor i enlighet med artikel 4. Enligt punkt 4 ska de åtgärder som vidtas enligt punkt 3 vara lämpliga, proportionella och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt.

Enligt punkt 5 utgör den israeliska regeringens deltagande för att bidra till att täcka de extra säkerhetsutgifter som de israeliska lufttrafikföretagen ådragit sig till följd av instruktioner från den israeliska regeringen inte ett otillbörligt konkurrensbegränsande förfarande och betraktas inte som en subvention vid tillämpningen av denna artikel, under förutsättning att a) sådant stöd uteslutande täcker kostnader för extra säkerhetsåtgärder som krävts av myndigheterna, vilka inte ålagts eller åsamkats Europeiska unionens lufttrafikföretag, b) Israel klart identifierar och kvantifierar sådana säkerhetsutgifter, c) den gemensamma kommittén en gång om året mottar en rapport som anger den totala summan av säkerhetsutgifterna och till vilken andel den israeliska regeringen deltagit i de utgifterna under det föregående året. Enligt punkt 6 får varje part diskutera frågor rörande artikeln med de ansvariga statliga organen på den andra partens territorium. Enligt punkt 7 påverkar avtalet inte parternas lagar och andra författningar rörande allmän trafikplikt.

Artikel 8. Kommersiella möjligheter. Enligt punkt 1 ska varje parts lufttrafikföretag ha rätt att etablera de kontor och faciliteter på den andra partens territorium som behövs för tillhandahållande av lufttransport och för marknadsföring och försäljning av lufttransport, inbegripet anknutna tjänster. Enligt punkt 2 ska varje parts lufttrafikföretag ha rätt att, i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning, till den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning, tekniska uppgifter och drift, samt annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter. Bestämmelserna i punkt 3 gäller markttjänster. I punkt 3 a bestäms det om varje lufttrafikföretags rätt att själva utföra sina egna markttjänster på den andra partens territorium. Markttjänsterna får skötas som egenhantering i enlighet med led a i, eller alternativt i enlighet med led a ii så att företaget väljer fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta markttjänster eller delar av markttjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt var och en av parternas lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden. Enligt punkt 3 b hör bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgods och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget till de kategorier av markttjänster i fråga om vilka de rättigheter som anges i led a i och ii ovan får vara föremål för fysiska be-

gränsningar endast i enlighet med lagar och andra författningar som är tillämpliga inom den andra partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sina egna mark tjänster, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan mark tjänstleverantörerna, ska alla mark tjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika och icke-diskriminerande villkor.

Bestämmelserna i punkterna 4, 5 och 6 gäller försäljning, lokala utgifter och överföring av medel. Enligt bestämmelserna i punkt 4 får varje parts lufttrafikföretag inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud eller andra mellanhänder som utsetts av lufttrafikföretaget eller via internet. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja, och vem som helst ska ha rätt att köpa, sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta i enlighet med den lokala valutastiftningen. Enligt punkt 5 ska varje lufttrafikföretag ha rätt att konvertera lokala intäkter till vilken fritt konvertibel valuta som helst och på begäran överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemterritorium och, utom om det är oförenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till ett annat eller andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till den växelkurs för löpande betalningar som gäller den dag då begäran om överföring lämnas in. Enligt punkt 6 ska varje parts lufttrafikföretag tillåtas att betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra partens territorium i lokal valuta. Varje parts lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

I punkterna 7 och 8 bestäms det om samarbetsvtal. Enligt punkt 7 får ett lufttrafikföretag ingå samarbetsavtal om marknadsföring, såsom överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg eller gemensamma linjebeteckningar (code-sharing), med parternas lufttrafikföretag enligt led a, med tredjeländers lufttrafikföretag, enligt led b och med land- eller sjötransportföretag enligt led c. Förutsättningen är enligt led a i att de som deltar i det avtalet har de trafikrättigheter som krävs, och enligt led a iii att avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal. Dessutom ska köparen på försäljningsstället, eller under alla omständigheter före ombordstigning, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

Enligt punkt 8 a ska land- och sjötransportföretag som tillhandahåller passagerartransporter inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransporterna enbart av det skälet att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företags eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl. Enligt punkt 8 b ska parternas lufttrafikföretag och indirekta leverantörer vidare, trots andra bestämmelser i detta avtal, tillåtas att i samband med lufttransport utan inskränkningar välja land- och sjötransportsätt för godstransport till och från punkter inom Israels eller Europeiska unionens territorier eller i ett tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor, och vid behov rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförts till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med land-, sjö- eller lufttransport, ha tillträde till flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet med andra lufttrafikföretag och indirekta leverantörer som utför sådana godstransporter. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

I punkt 9 bestäms det om leasing. Enligt punkt 9 a ska varje parts lufttrafikföretag ha rätt att tillhandahålla tjänster enligt avtal med användning av luftfartyg som, med eller utan besättning, har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Enligt punkt 9 b ska ingen av parterna kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal. Enligt punkt 9 c får ett lufttrafikföretag från Israel eller Europeiska unionen endast undantagsvis och för att tillgodose tillfälliga behov hyra in luftfartyg med besättning (wet-leasing) från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga IV, för att utöva de rättigheter som avses i detta avtal. En sådan inhyrning ska förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr ut luftfartyget och av den andra partens behöriga myndighet.

I punkt 10 bestäms det om franchising och varumärken. Enligt punkt 10 ska varje parts lufttrafikföretag ha rätt att ingå avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet parter eller tredjeländers luftföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har de tillstånd som krävs och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på de lufttrafikföretag som bedriver tjänsten offentliggörs.

Enligt punkt 11 ska varje part se till att de förfaranden, riktlinjer och bestämmelser som gäller för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser på dess territorium tillämpas på ett öppet, effektivt och icke-diskriminerande sätt. Enligt punkt 12 får en part, om den anser att den andra parten bryter mot denna artikel, underrätta den andra parten om sina synpunkter och sammankalla den gemensamma kommittén för samråd enligt artikel 22.4.

Artikel 9. Tullar och avgifter. I punkt 1 bestäms det att när luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig grund vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller luftfartygets sedvanliga utrustning, bränsle, smörjmedel, tekniska förbrukningsmateriel, markutrustning, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

Enligt punkt 2 ska på ömsesidig grund och i enlighet med respektive parts tillämpliga lagstiftning följande vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, utom avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad: enligt punkt 2 a luftfartygsförråd som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium, enligt punkt 2 b markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs till en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport, enligt punkt 2 c bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmateriel som förs in till eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning i ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium, enligt punkt 2 d trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs till eller tillhandahålls inom

en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord och enligt punkt 2 e säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktkomplex.

Enligt punkt 3 ska, utan att det påverkar eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ingenting i detta avtal hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan två punkter inom dess territorium.

Enligt punkt 4 får sedvanlig ombordutrustning samt det materiel, de reservdelar och de förnödheter som avses i punkterna 1 och 2 och normalt hålls ombord på luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder, lastas av på den andra partens territorium endast efter godkännande av denna parts tullmyndigheter och får ställas under dessa myndigheters övervakning eller kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

Enligt punkt 5 ska befrielse enligt artikel 9 också gälla om den ena partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett annat lufttrafikföretag, som också åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2.

Enligt punkt 6 ska ingenting i detta avtal hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

Enligt punkt 7 ska föreskrifterna i detta avtal inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller mervärdesskatt på import. Bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat i Europeiska unionen och Israel för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital påverkas inte av detta avtal.

Artikel 10. Användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. I artikeln finns bestämmelser om användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. I Finland finns bestämmelser om avgifter för flygplatser i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter, genom vilken Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG (det s.k. flygplatsavgiftsdirektivet) har genomförts.

Enligt punkt 1 och 2 ska varje part se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster samt flygplatsen, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är kostnadsbaserade och skäliga, att de inte är otillbörligen diskriminerande och att de är rättvist fördelade bland användarkategorierna. Villkoren för sådana användaravgifter för den andra partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag.

Enligt punkt 2 ska varje part se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är kostnadsbaserade och skäliga, att de inte är otillbörligen diskriminerande och att de är rättvist fördelade bland användarkategorierna. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15.1 (Flygtrafikledning) får dessa avgifter av-

spegla, men inte överstiga, de behöriga myndigheternas eller organens fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften får inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

Enligt punkt 3 ska varje part uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium och de lufttrafikföretag och/eller de organ som företräder dem, som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och se till att de behöriga myndigheterna och organen och lufttrafikföretagen och deras företrädare sinsemellan utbyter information som är nödvändig för att fastställa huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i artikeln. Varje part ska se till att de behöriga myndigheter eller organ som tar ut användaravgifter i skälig tid underrättar användarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att dessa myndigheter och organ får möjlighet att beakta användarnas synpunkter innan ändringarna görs.

Enligt punkt 4 ska vid ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 23 (Tvistlösning och skiljeförfarande) en part anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel endast om den parten a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat på eller b) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med denna artikel.

Artikel 11. Prissättning. I artikeln föreskrivs om fri prissättning. I punkt 1 finns bestämmelser om lufttrafikföretagens rätt till fri prissättning. Enligt punkt 2 får parterna inte kräva att priserna ska anmälas. Enligt punkt 3 får diskussioner mellan behöriga myndigheter hållas för att diskutera frågor om till exempel priser som kan vara oskäliga, orimliga, diskriminerande eller subventionerade av staten. Bestämmelser om prisinformation till passagerare finns i lufttrafikförordningen.

Artikel 12. Statistik. I artikeln finns bestämmelser om förfarandena i samband med lämnande av statistikuppgifter. Enligt punkt 1 ska parterna förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och andra författningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiken. Enligt punkt 2 ska parterna samarbeta inom ramen för den gemensamma kommittén enligt artikel 22 i avtalet för att underlätta utbytet av statistisk information dem emellan i syfte att övervaka utvecklingen av lufttrafiktjänster enligt detta avtal.

Avdelning II i avtalet omfattar bestämmelser om regleringssamarbete.

Artikel 13. Flygsäkerhet. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna, utan att det påverkar deras lagstiftande myndigheters utrymme för skönsmässig bedömning, ha ett nära samarbete på området för flygsäkerhet med målsättningen att i den utsträckning det är praktiskt möjligt fastställa harmoniserade regler eller ömsesidigt erkännande av varandras säkerhetsstandarder.

Bestämmelser om flygsäkerhet finns huvudsakligen i EU:s förordningar som förtecknas i bilaga IV till avtalet. Förordningarna är direkt tillämplig lagstiftning i Finland. Enligt punkt 2 ska parterna se till att de åtminstone uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del A i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

Enligt punkt 3 ska parternas behöriga myndigheter, i samband med driften av sådan lufttransport som avses i detta avtal, som giltiga erkänna sådana gällande luftvärdighetsbevis, behörig-

hetscertifikat och licenser som har utfärdats av den andra partens behöriga myndigheter, under förutsättning att bevisen, certifikaten eller licenserna har utfärdats på villkor som åtminstone är likvärdiga med de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen. När det gäller luftfart över det egna territoriet får de behöriga myndigheterna vägra att erkänna som giltiga sådana behörighetscertifikat och licenser som den andra partens behöriga myndigheter har beviljat eller godkänt för sina egna medborgare.

Enligt punkt 4 får de avtalsslutande parterna när som helst begära samråd om den andra avtalsslutande partens säkerhetsstandarder på områden som avser luftfartsanläggningar, besättningar, luftfartyg och flygdrift. Sådant samråd ska äga rum inom trettio (30) dagar från det att begäran framställs.

Enligt punkt 5 ska en avtalsslutande part, om den efter sådant samråd anser att den andra avtalsslutande parten på de områden som avses i punkt 4 inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsstandarder som uppfyller de standarder som vid den tidpunkten är fastställda i enlighet med konventionen, underrätta den andra avtalsslutande parten om sina synpunkter och om vilka åtgärder som den anser nödvändiga för att iaktta Icao-standarderna. Den andra avtalsslutande parten ska därefter vidta nödvändiga korrigerande åtgärder inom en överenskommen tidsperiod.

Enligt punkt 6 ska parterna se till att luftfartyg som är registrerade i en part som misstänks inte uppfylla internationella standarder för flygsäkerhet fastställda i enlighet med konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell lufttrafik på den andra partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

Enligt punkt 7 får varje parts behöriga myndigheter vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en komponent i ett luftfartyg eller ett arbetsmoment a) inte uppfyller de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen, eller b) ger upphov till allvarliga farhågor – konstaterade efter en inspektion som avses i punkt 6 – om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen, eller c) ger upphov till allvarliga farhågor om att de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen inte upprätthålls och tillämpas på ett effektivt sätt.

Enligt punkt 8 ska en parts behöriga myndigheter när de vidtar åtgärder enligt punkt 7 omedelbart underrätta den andra partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder. Enligt punkt 9 förbehåller sig varje avtalsslutande part rätten att omedelbart dra in tillfälligt eller ändra trafiktillståndet för ett eller flera av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag om det är av avgörande betydelse att brådskande åtgärder vidtas för att garantera att ett lufttrafikföretags verksamhet är säker. Enligt punkt 10 får endera parten, om åtgärder som vidtagits med tillämpning av punkt 7 eller 9 inte avbryts trots att grunden för dem inte längre föreligger, hänskjuta frågan till den gemensamma kommittén.

Artikel 14. Luftfartsskydd. Enligt punkt 1 bekräftar parterna, med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationella lufttrafiktjänster, sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt konventionen samt konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet

för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som båda parter omfattas av. Enligt punkt 2 ska parterna på begäran ge varandra allt bistånd som är nödvändigt för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

Enligt punkt 3 ska parterna sinsemellan handla i enlighet med standarderna för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), och som utgör bilagor till Chicagokonventionen, i den mån sådana säkerhetsföreskrifter är tillämpliga på parterna. Parterna ska ålägga luftfartygsoperatörer och sådana användare som är registrerade i deras register eller som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller är varaktigt bosatta inom deras territorium, samt de som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd. Enligt punkt 4 ska varje part se till att verkningfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även lastrumsbagage) och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning, samt se till att åtgärderna anpassas om hotet ökar. Parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 5 på den andra partens begäran, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium.

Enligt punkt 6 ska varje part också vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett visst hot, om den andra parten med hänsyn till rimliga säkerhetsskäl begär det. Utom i nödfall ska en part i förväg underrätta den andra parten om alla särskilda skyddsåtgärder som den avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Varje part får begära ett möte med den gemensamma kommittén för att diskutera sådana skyddsåtgärder, i enlighet med artikel 22. I punkt 7 bestäms det att parterna vid en incident eller hot om en incident som innebär olaga besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för ett sådant luftfartyg eller för passagerare, besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska bistå varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avvärja incidenten eller hotet. Enligt punkt 8 ska varje part vidta alla åtgärder den anser vara praktiskt möjliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som finns på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, om inte luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Om det är praktiskt möjligt ska sådana åtgärder vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

Enligt punkt 9 får en part, om den har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel, begära omedelbart samråd med den andra parten. I punkt 10 bestäms det att om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från dagen för en sådan begäran får, utan att detta påverkar artikel 4, trafik-tillstånd utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Enligt punkt 11 får en part, om ett omedelbart och exceptionellt hot kräver det, vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut. Enligt punkt 12 bekräftar de avtalsslutande parterna, utan att det påverkar behovet av att vidta omedelbara åtgärder för att säkra transportskyddet, att de när de överväger att vidta skyddsåtgärder ska bedöma eventuella negativa ekonomiska och driftsmässiga konsekvenser för den lufttrafik som omfattas av detta avtal och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör

vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta farhågorna beträffande luftfartsskyddet. Enligt punkt 13 ska alla åtgärder som vidtas enligt punkt 10 avbrytas så snart den andra parten rättat sig efter bestämmelserna i denna artikel.

För Finlands del har bestämmelser om luftfartsskydd utfärdats genom de EU-förordningar som förtecknas i del D i bilaga III. De viktigaste av dessa är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 och kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

Artikel 15. Flygtrafikledning. Enligt punkt 1 ska parterna samarbeta på flygledningsområdet, med sikte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Israel och därmed förbättra den nuvarande säkerhetsnivån och den allmänna effektivitetsnivån i Europa. För detta ändamål ska Israel delta i kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet som observatör från den dag då avtalet träder i kraft. Den gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygtrafikledning.

Enligt punkt 2 ska parterna underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på sitt respektive territorium. I detta syfte ska Israel i enlighet med punkt 3 a vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella struktur för trafikledning till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone funktionellt är oberoende av leverantörer av lufttrafikledningstjänster, medan Europeiska unionen i enlighet med punkt 3 b ska associera Israel med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium omfatta Israel i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande SESAR.

Enligt punkt 3 a ska parterna se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del B i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI. Enligt punkt 3 b ska de avtalsslutande parterna sträva efter att agera i enlighet med Europeiska unionens lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del B avsnitt B i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

Artikel 16. Miljö. Enligt punkt 1 erkänner parterna vikten av att skydda miljön vid utarbetandet och genomförandet av en luftfartspolitik. Enligt punkt 2 bekräftar parterna att effektiva globala, regionala, nationella och/eller lokala åtgärder krävs för att minimera den civila luftfartens miljökonsekvenser. Enligt punkt 3 erkänner parterna vikten av att arbeta tillsammans och att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta luftfartens effekter på miljön och ekonomin, och att säkerställa att eventuella förmildrande åtgärder är fullt förenliga med målen i detta avtal. Enligt punkt 4 anses bestämmelserna i detta avtal inte hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag och tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet. I Finland har bestämmelser om begränsning av buller från flygplan utfärdats i de luftfartsföreskrifter som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av 44 § 2 mom. i luftfartslagen. Bestämmelser om driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser finns i luftfartslagens 12 kap. Enligt punkt 5 ska de avtalsslutande parterna se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del C i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

Artikel 17. Lufttrafikföretags skadeståndsansvar. Enligt punkt 1 bekräftar de avtalsslutande parterna sina skyldigheter enligt konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som undertecknades i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen). Enligt punkt 2 ska de avtalsslutande parterna se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del D i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI och som främst gäller lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.

Artikel 18. Konsumenträttigheter och skydd av personuppgifter. Parterna ska se till att deras relevanta lagstiftning, regler och förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del E i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI. Bestämmelserna i del E i bilaga IV till avtalet gäller bl.a. paketresor, skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och det fria flödet av sådana uppgifter, lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning eller inställda flygningar, rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet samt en uppförandekod för datoriserade bokningssystem.

Artikel 19. Datoriserade bokningssystem. Enligt artikeln ska de avtalsslutande parterna på rättvis och icke-diskriminerande grund tillämpa sina lagar och andra författningar, inbegripet konkurrensregler, på driften av datoriserade bokningssystem. En avtalsslutande parts datoriserade bokningssystem, lufttrafikföretag och resebyråer ska behandlas på samma sätt som datoriserade bokningssystem, lufttrafikföretag och resebyråer som är verksamma på den andra avtalsslutande partens territorium.

Artikel 20. Sociala aspekter. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del F i bilaga III till avtalet. Genom bestämmelserna regleras bl.a. genomförande av det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget.

Avdelning III i avtalet innehåller institutionella bestämmelser som gäller tolkning och genomförande av avtalet, den gemensamma kommitté som inrättas genom avtalet, tvistlösning och skiljeförfarande, skyddsåtgärder för fullgörandet av skyldigheterna enligt avtalet, förhållandet till andra luftfartsavtal som parterna ingår eller har ingått, ändringar, uppsägning, och registrering av avtalet samt provisorisk tillämpning och ikraftträdande av avtalet.

Artikel 21. Tolkning och genomförande. Enligt punkt 1 ska parterna vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål. Enligt punkt 2 ska varje part på sitt territorium ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt, särskilt de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i bilaga IV till avtalet. Enligt punkt 3 ska varje part förse den andra parten med all nödvändig information och allt nödvändigt bistånd som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra parten genomför inom ramen för sina respektive behörighetsområden i enlighet med avtalet. I punkt 4 bestäms det att parternas behöriga myndigheter har rätt att få information och rätt att yttra sig innan slutliga beslut fattas.

Artikel 22. Den gemensamma kommittén. I artikeln bestäms det om inrättande av en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna, samt om kommitténs verksamhet. I punkt 1 inrättas en gemensam kommitté med uppgift att ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på rätt sätt. Den gemensamma kommittén ska utfärda rekommendationer och fatta beslut i de fall som anges i detta avtal. Enligt punkt 2 ska den gemensamma kommitténs beslut antas i samförstånd och vara bindande för parterna. Besluten ska

verkställas av parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser. Enligt punkt 3 ska den gemensamma kommittén själv genom beslut anta sin arbetsordning. Enligt punkt 4 ska den gemensamma kommittén sammanträda om och när det är nödvändigt. Vardera part kan begära att ett möte sammankallas.

Enligt punkt 5 får en part också begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock senast två månader efter det att begäran togs emot, om inte parterna kommer överens om något annat. Enligt punkt 6 ska parterna, för att detta avtal ska kunna genomföras på riktigt sätt, utbyta information och, om någon av parterna så begär, hålla samråd i den gemensamma kommittén. I punkt 7 bestäms det att om den ena parten anser att ett beslut fattat av den gemensamma kommittén inte genomförts på riktigt sätt av den andra parten, får den första parten begära att frågan diskuteras i den gemensamma kommittén. Den gemensamma kommittén ska komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet. I annat fall får den part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 som gäller skyddsåtgärder. Enligt punkt 8 ska varje beslut som fattas av den gemensamma kommittén innehålla uppgift om datum för när de avtalsslutande parterna ska ha genomfört beslutet och alla andra uppgifter som sannolikt kan vara av betydelse för ekonomiska aktörer.

Enligt punkt 9 får parterna, om den gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader från dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 (Skyddsåtgärder), utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2. Med skyddsåtgärder avses att en part inte ger den andra parten rättigheter enligt avtalet förrän den andra parten fullgör sina skyldigheter enligt avtalet.

Enligt punkt 10 ska den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 5 (Investeringar) granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsinnehav, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag.

Enligt punkt 11 ska den gemensamma kommittén också bygga upp ett samarbete genom att a) utföra sina särskilda uppgifter i fråga om förfarandet för regleringssamarbete, enligt vad som anges i avdelning II, b) främja diskussioner på expertnivå, c) regelbundet granska de sociala verkningarna av tillämpningen av detta avtal och utforma lämpliga åtgärder för att bemöta farhågor som anses vara legitima, d) i samförstånd komma överens om förslag, tillvägagångssätt eller dokument som rör förfaranden, e) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av detta avtal och genom att se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt avtalet. Enligt punkt 12 har parterna som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor genom att utsträcka detta avtal till att även gälla tredjeländer. Den gemensamma kommittén ska för detta ändamål utarbeta ett förslag vad gäller villkor och förfaranden.

Artikel 23. Tvistlösning och skiljeförfarande. Enligt punkt 1 får en part på diplomatisk väg till det associeringsråd som inrättats enligt associeringsavtalet hänskjuta eventuella tvister som rör tillämpningen eller tolkningen av detta avtal och som inte har lösts i enlighet med artikel 22. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tillämpningen eller tolkningen av avtalet ska de i första hand försöka lösa den genom formella samråd i den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.5 (Den gemensamma kommittén). Associeringsrådet fungerar som gemensam kommitté. Enligt punkt 2 får associeringsrådet avgöra tvisten genom ett beslut. Enligt punkt 3 ska de avtalsslutande parterna vidta de åtgärder som krävs för att genomföra det beslut av associeringsrådet som avses i punkt 2.

Enligt punkt 4 får endera parten hänskjuta alla tvister som gäller tillämpningen eller tolkningen av avtalet och som inte har kunnat lösas i enlighet med punkt 1 genom samråd, till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän. I punkterna 4 a, 4 b, 4 c och 4 d finns närmare bestämmelser om de förfaranden som gäller skiljenämnden.

Enligt punkt 5 får skiljenämnden på en avtalsslutande parts begäran förelägga den andra parten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i avvaktan på nämndens slutliga beslut. Enligt punkt 6 ska skiljenämnden sträva efter att anta preliminära och slutliga beslut i samförstånd. Om samförstånd inte kan nås ska skiljenämnden anta sina beslut genom majoritetsröstning. I punkt 7 bestäms det att om en av parterna inte handlar i enlighet med ett beslut som skiljenämnden har fattat i enlighet med denna artikel inom trettio dagar från delgivningen av detta beslut får den andra parten så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla de rättigheter eller privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljat den felande parten.

Artikel 24. Skyddsåtgärder. Enligt punkt 1 ska parterna vidta de allmänna eller särskilda åtgärder som krävs för att de ska uppfylla sina skyldigheter enligt detta avtal. De ska se till att de mål som fastställs i avtalet uppnås. I punkt 2 bestäms det att om en part anser att den andra parten har underlåtit att uppfylla någon av sina skyldigheter enligt detta avtal får den vidta lämpliga skyddsåtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på tillämpningsområde och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att avhjälpa situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets funktion ska prioriteras. Enligt punkt 3 ska en part som överväger att vidta skyddsåtgärder underrätta den andra parten via den gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter. Enligt punkt 4 ska parterna omgående inleda samråd i den gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Enligt punkt 5 får den berörda parten inte vidta skyddsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 3, såvida inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsfristens utgång. Detta påverkar dock inte tillämpningen av artikel 3.1 d (Godkännande), artikel 4.1 d (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), artikel 13 (Flygsäkerhet) och artikel 14 (Luftfartsskydd) i avtalet. Enligt punkt 6 ska den berörda parten utan dröjsmål underrätta den gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter. Enligt punkt 7 ska alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel upphöra så snart den felande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

Artikel 25. Avtalets geografiska räckvidd. Enligt artikeln förbinder sig de avtalsslutande parterna att föra en löpande dialog i syfte att garantera avtalets överensstämmelse med Barcelonaprocessen, och de har som främsta mål att skapa ett gemensamt luftrum för Europa–Medelhavsområdet. Därför ska möjligheten att gemensamt besluta om ändringar för att beakta liknande Europa–Medelhavsavtal om luftfart diskuteras inom den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.11.

Artikel 26. Förhållande till andra avtal. Enligt punkt 1 har bestämmelserna i detta avtal företräde framför relevanta bestämmelser i befintliga bilaterala avtal och överenskommer mellan Israel och medlemsstaterna. Lufttrafikföretag från Europeiska unionen eller lufttrafikföretag från Staten Israel kan dock förlänga sådana bilaterala avtal eller fortsätta att utöva redan befintliga trafikrättigheter som inte omfattas av detta avtal eller som är mer gynnsamma än detta avtal, förutsatt att det inte förekommer diskriminering mellan medlemsstaterna eller deras medborgare. I punkt 2 bestäms det att om parterna blir parter i ett multilateralt avtal, eller om de godkänner ett beslut som fattats av Icao eller av en annan internationell organisation och som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i den gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till denna utveckling.

Enligt punkt 3 ska detta avtal inte påverka eventuella beslut som fattas av de båda avtalsslutande parterna om att tillämpa framtida rekommendationer som kan komma att utfärdas av Icao. De avtalsslutande parterna får inte anföra detta avtal, eller någon del av det, som grund för att invända mot överväganden i Icao om att tillämpa alternativa strategier i frågor som omfattas av detta avtal.

Enligt punkt 4 är de avtalsslutande parterna ense om att det inte ska finnas några begränsningar eller hinder för att det i framtiden ingås skyddsöverenskommelser mellan Staten Israels regering och varje regering i Europeiska unionens medlemsstater på skyddsområden som faller utanför Europeiska unionens exklusiva behörighet. De avtalsslutande parterna är dock ense om att där det är möjligt och i enlighet med artikel 14.5 prioritera att skyddsöverenskommelser ingås på unionsnivå och förse den gemensamma kommittén med all relevant information om sådana bilaterala skyddsöverenskommelser, med förbehåll för artikel 14.4.

Artikel 27. Ändringar. I punkt 1 bestäms det att om en av de avtalsslutande parterna önskar ändra bestämmelserna i detta avtal ska den underrätta den gemensamma kommittén om detta. Ändringar ska träda i kraft i enlighet med artikel 30. Enligt punkt 2 får den gemensamma kommittén på förslag från en part och i enlighet med denna artikel besluta att ändra bilagorna till detta avtal. Enligt punkt 3 ska detta avtal inte påverka varje avtalsslutande parts rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, ensidigt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport som anges i bilaga IV, med beaktande av principen om icke-diskriminering och i enlighet med bestämmelserna i detta avtal. Enligt punkt 4 ska avtalet inte påverka parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i avtalet efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga IV (regler som är tillämpliga på den civila luftfarten, exempelvis tillträde till marknaden och därmed förbundna frågor). Enligt punkt 4 är parterna skyldiga att underrätta den andra parten när de överväger att utfärda ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga IV. Frågan kan även diskuteras i den gemensamma kommittén.

Enligt punkt 5 ska varje part regelbundet och utan dröjsmål underrätta den andra parten om ny lagstiftning eller ändring av befintlig lagstiftning inom området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga IV. På begäran av en part ska den gemensamma kommittén inom sextio dagar anordna ett utbyte av synpunkter om följderna av den nya lagstiftningen eller ändringen för detta avtals funktion. I punkt 6 bestäms det om åtgärder som den gemensamma kommittén ska vidta efter det utbyte av synpunkter som avses i punkt 6.

Artikel 28. Uppsägning. I artikeln bestäms det om vardera partens rätt att när som helst säga upp avtalet och om det förfarande som ska tillämpas vid uppsägning av avtalet. Avtalet ska upphöra att gälla när ett år förflutit sedan uppsägningen.

Artikel 29. Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat. Avtalet och alla ändringar av avtalet ska så snart de trätt i kraft registreras hos Icao och Förenta nationernas sekretariat i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadgar.

Artikel 30. Tillämpning och ikraftträdande. Enligt punkt 1 ska detta avtal tillämpas provisoriskt, i enlighet med de avtalsslutande parternas nationella lagstiftning, från och med den dag då det undertecknas av de avtalsslutande parterna. Enligt punkt 2 träder detta avtal i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har slutförts. Vid denna utväxling ska Israel tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin

diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Israel den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som intygar att respektive medlemsstat har slutfört de förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande.

Bilagor till avtalet

Avtalet omfattar sex bilagor.

Bilaga I. I bilaga I bestäms det om tjänster enligt avtal och angivna flyglinjer. Bilagan omfattar bl.a. trafikrättigheter som beviljas lufttrafikföretag från Europeiska unionen och lufttrafikföretag från Israel. Genom avtalet förbättras lufttransportmarknaden mellan Europeiska unionens medlemsstater och Israel. Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag tillhandahålla tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av enhetliga regler.

Bilaga II. Bilagan omfattar övergångsbestämmelser bl.a. om genomförande av lagstiftning som hör till tillämpningsområdet för avtalet. Trafikrättigheterna avregleras an efter som Israel omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar EU:s lagstiftning på luftfartsområdet.

Bilaga III. I bilagan finns en förteckning över andra övriga stater som det hänvisas till i artiklarna 3 och 4 och i bilaga I till avtalet. Dessa stater är Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz. Avtalet avreglerar dock inte trafikrättigheter enligt femte friheten, dvs. anslutande flyg på väg vidare till tredjeländer förutom övriga länder inom Medelhavsområdets luftfartsområde, länderna inom västra Balkans gemensamma luftfartsområde, Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz.

Bilaga IV. I bilagan uppräknas de regler som är tillämpliga på den civila luftfarten och anges de specifika ändringar som gäller för varje rättsakt. Restriktionerna gällande prissättningen av flygningarna avskaffas. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användningen av gemensamma linjebeteckningar och om leasing.

Bilaga V. I bilagan finns två tabeller (Del A och Del B) om avtalsenlig basturtäthet på vissa linjer mellan Tel Aviv och vissa europeiska städer.

Bilaga VI. I bilagan finns lagstadgade krav och standarder som ska uppfyllas vid tillämpning av den EU-lagstiftning som anges i bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel.

2 Lagförslag

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i överenskommen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen preciseras nedan i avsnitt 4.1, som gäller behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om ikraftträdande och provisorisk tillämpning av lagen genom förordning av statsrådet. Det föreslås att bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom föreslås det att det genom förordning av statsrådet kan föreskrivas att lagen tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt. De övriga bestämmelserna innefattar

förordningar av statsrådet och av republikens president samt föreskrifter av Luftfartsförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket.

3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft såväl internationellt som för Finlands del en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har slutförts. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftning avses träda i kraft vid samma tidpunkt som avtalet. Genom förordning av statsrådet kan det dock föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionens medlemsstater

Europeiska unionen har rätt omfattande behörighet på området för luftfart. Merparten av bestämmelserna i avtalet om inrättandet av ett gemensamt luftfartsområde faller därmed under unionens behörighet. Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten fördelas mellan unionen och medlemsstaterna. Genom EU-lagstiftningen har Europeiska unionens behörighet utvidgats när det gäller luftfartsfrågor. Merparten av luftfartslagstiftningen har antagits som unionsförordningar. Till den del som EU-förordningar har antagits har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

På de områden som omfattas av avtalet har EU-lagstiftning antagits i fråga om tillträde till marknaden, flygtrafikledning, flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöfrågor, sociala aspekter, konsumentskydd, tullar och datoriserade bokningssystem.

Artiklarna i avtalet omfattas av Europeiska unionens behörighet till följande delar: Artikel 1 (Definitioner) innehåller definitioner som omfattar både Europeiska unionens behörighet och en medlemsstats behörighet, artikel 3 (Godkännande) till den del som den gäller villkoren för beviljande av tillstånd, artikel 3a (Ömsesidigt erkännande av tillsyn vad gäller lufttrafikföretags lämplighet och nationalitet), artikel 4 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande), artikel 5 (Investeringar), artikel 7 (Konkurrensutsatt miljö), artikel 8 (Kommersiella möjligheter), artikel 9 (Tullar och avgifter), artikel 10 (Användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och -tjänster), artikel 11 (Prissättning), artikel 12 (Statistik), artikel 13 (Flygsäkerhet), artikel 14 (Luftfartsskydd), artikel 15 (Flygtrafikledning), artikel 16 (Miljö), artikel 18 (Konsumenträttigheter och skydd av personuppgifter), artikel 19 (Datoriserade bokningssystem), artikel 20 (Sociala aspekter), bilaga II (Övergångsbestämmelser), bilaga IV (Regler som är tillämpliga på den civila luftfarten) och bilaga VI (Lagstadgade krav och standarder som ska uppfyllas vid tillämpning av den EU-lagstiftning som anges i Bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel).

I anknytning till artiklarna har EU-lagstiftning antagits som följer:

EU-lagstiftning om frågor som ingår i avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, har antagits beträffande följande:

Bestämmelser om de yttre förbindelserna inom flygtrafiken har antagits genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och

genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer (den s.k. förordningen om yttre förbindelser).

Bestämmelser om marknadstillträde finns i följande rättsakter: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (den s.k. lufttrafikförordningen), rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (den s.k. slot-förordningen) och rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (det s.k. direktivet om marktjänster).

Bestämmelser om miljön finns i följande rättsakter: Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (det s.k. bullerdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart (andra upplagan).

Bestämmelser om sociala aspekter finns i följande rättsakter: Rådets direktiv 2000/79/EG om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

Bestämmelserna i avtalet omfattas av medlemsstaternas behörighet enligt följande: i artikel 1 (Definitioner) anges begrepp som avser artiklar som faller under såväl medlemsstaternas som Europeiska unionens behörighet. I artikel 2 bestäms det om beviljande av trafikrättigheter. Trafikrättigheter omfattas av Finlands behörighet. I artikel 3 bestäms om godkännande. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet. Bestämmelserna om tillståndsvillkoren grundar sig på den internationella Chicagokonventionen och på Europeiska unionens lagstiftning, medan bestämmelser om beviljande av tillstånd finns i den nationella lagstiftningen. Artikel 6 i avtalet gäller efterlevnad av lagar och andra författningar, och behörigheten i fråga om bestämmelserna i artikeln har fördelats mellan EU och medlemsstaterna eftersom det rör sig om reglering på både EU-nivå och nationell nivå. I artikel 9 bestäms det om tullar och avgifter. Till den del som bestämmelserna i artikeln gäller skatter och avgifter omfattas de av Finlands behörighet. De artiklar som avser de institutionella arrangemangen, dvs. artikel 22 (Den gemensamma kommittén), artikel 24 (Skyddsåtgärder), artikel 25 (Avtalets geografiska räckvidd), artikel 26 (Förhållande till andra avtal), artikel 27 (Ändringar), artikel 28 (Uppsägning), artikel 29 (Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat) och artikel 30 (Tillämpning och ikraftträdande) berör statens suveränitet och omfattas därmed av Finlands behörighet. Institutionella bestämmelser är internationell praxis i fördrag och strider inte mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). I bilaga I bestäms det om utövande av trafikrättigheter och avtalas om de villkor enligt vilka parterna får bedriva lufttrafik samt om angivna flyglinjer. Bestämmelserna i bilagan omfattas av Finlands behörighet. I bilaga V fastställs basturtätheten på olika linjer mellan Tel Aviv och några europeiska städer, och bestämmelserna i bilagan omfattas av medlemsstaternas behörighet. Inga finländska städer nämns i bilagan.

4.2 Behovet av riksdagens samtycke

Ur EU-lagstiftningens synvinkel är avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, ett blandavtal där behörigheten har fördelats mellan unionen och dess medlemsstater och där både unionen och medlemsstaterna är parter. Blandavtal innehåller bestämmelser som delvis hör till unionens, delvis till medlemsstaternas behörighet. Ett blandavtal kan innehålla bestämmelser som enbart hör till unionens behörighet eller enbart till medlemsstatens behörighet eller bestämmelser som omfattas av delad behörighet. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis gäller inte riksdagens godkännandebefogenhet de bestämmelser i blandavtalet som omfattas av unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som bestämmelserna i protokollet omfattas av Finlands behörighet.

Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten delas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med den antagna EU-lagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik utvidgats. Merparten av luftfartslagstiftningen har antagits som EU-förordningar. Till den del som EU-förordningar har antagits har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de behöriga myndigheternas offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

En avtalsbestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag, 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller, eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland är irrelevant (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Nedan behandlas artiklarna i avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, till den del de enligt regeringens uppfattning omfattas av medlemsstatens behörighet och hör till området för lagstiftningen i Finland.

I artikel 1 i avtalet definieras de begrepp som används i avtalet. De definitioner i avtalet som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i avtalet hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 3 bestäms om godkännande. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafik-tillstånd finns i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 6 bestäms det om efterlevnad av lagar och andra författningar. Bestämmelserna gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 9 bestäms det om befrielse från tullar, skatter och avgifter. Enligt 81 § i grundlagen utfärdas bestämmelser om statliga skatter och avgifter genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen till den del som de gäller skatter och avgifter. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

I artikel 10 i avtalet bestäms det om principer och förfaranden vid uttag av användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. Bestämmelser om flygplatsavgifter finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Bestämmelser om tillsynsavgift för flygtrafiken finns i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken (1249/2005). Trafiksäkerhetsverket ska enligt 111 § i lufttrafiklagen ansvara för övervakningen av avgifterna för flygtrafiktjänst. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 23 i avtalet gäller tvistlösning och skiljeförfarande (GrUU 31/2001 rd, RP 84/2001 rd). Bestämmelserna i artikeln hör således till området för lagstiftningen.

4.3 Behandlingsordning

Avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i dess 95 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan överenskommelsen således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av överenskommelsen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att riksdagen godkänner det i Bryssel den 10 juni 2013 ingångna Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan, till den del avtalet hör till Finlands behörighet.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Bryssel den 10 juni 2013 ingångna Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att denna lag tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 7 april 2016

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

FÖRDRAGSTEXT

**EUROPA-MEDELHAVSAVTAL OM
LUFTFART**
mellan Europeiska unionen och dess med-
lemsstater, å ena sidan och Staten Israels
regering, å andra sidan

**EURO-MEDITERRANEAN AVIATION
AGREEMENT**
between the European Union and its
Member States, of the one part and the
government of the State of Israel, of the
other part

KONUNGARIKET BELGIEN,
REPUBLIKEN BULGARIEN,
REPUBLIKEN TJECKIEN,
KONUNGARIKET DANMARK,
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,
REPUBLIKEN ESTLAND,
IRLAND,
REPUBLIKEN GREKLAND,
KONUNGARIKET SPANIEN,
REPUBLIKEN FRANKRIKE,
REPUBLIKEN ITALIEN,
REPUBLIKEN CYPERN,
REPUBLIKEN LETTLAND,
REPUBLIKEN LITAUEN,
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,
UNGERN,
MALTA,
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

THE KINGDOM OF BELGIUM,
THE REPUBLIC OF BULGARIA,
THE CZECH REPUBLIC,
THE KINGDOM OF DENMARK,
THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMA-
NY,
THE REPUBLIC OF ESTONIA,
IRELAND,
THE HELLENIC REPUBLIC,
THE KINGDOM OF SPAIN,
THE FRENCH REPUBLIC,
THE ITALIAN REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF CYPRUS,
THE REPUBLIC OF LATVIA,
THE REPUBLIC OF LITHUANIA,
THE GRAND DUCHY OF LUXEM-
BOURG,
HUNGARY,
MALTA,
THE KINGDOM OF THE NETHER-
LANDS,
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STOR-
BRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

fördragsslutande parter i fördraget om Euro-
peiska unionen och fördraget om Europeiska
unionens funktionssätt, nedan kallade *med-
lemsstaterna*, och

EUROPEISKA UNIONEN,

å ena sidan, och

STATEN ISRAELS REGERING, nedan kal-
lad Israel,

å andra sidan,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

Contracting Parties to the Treaty on Europe-
an Union and the Treaty on the functioning
of the European Union, hereinafter referred
to as the "Member States", and

THE EUROPEAN UNION,

of the one part, and

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF
ISRAEL, hereinafter referred to as "Israel",

of the other part,

SOM ÖNSKAR främja ett internationellt
luftfartssystem grundat på rättvis konkurrens
mellan lufttrafikföretag på marknaden, med
minsta möjliga statliga inblandning och re-
glering,

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av
internationella lufttransportmöjligheter, bland
annat genom uppbyggnad av lufttransportnät
som uppfyller passagerares och transportö-
rers behov av praktiska lufttransporttjänster,

SOM INSER betydelsen av luftfart för att
främja handel, turism och investeringar

SOM ÖNSKAR göra det möjligt för lufttra-
fikföretag att erbjuda allmänheten resor och
transporter till konkurrenskraftiga priser och

DESIRING to promote an international avia-
tion system based on fair competition among
air carriers in the marketplace with minimum
government interference and regulation;

DESIRING to facilitate the expansion of in-
ternational air transport opportunities, includ-
ing through the development of air transport
networks to meet the needs of passengers and
shippers for convenient air transport services;

RECOGNISING the importance of air
transport in promoting trade, tourism and in-
vestment;

DESIRING to make it possible for air carri-
ers to offer the travelling and shipping public
competitive prices and services in open mar-

tjänster på en öppen marknad,

kets;

SOM INSER de potentiella fördelarna med lagstiftningskonvergens och, i den mån det är praktiskt möjligt, harmonisering av lagstiftning,

RECOGNISING the potential benefits of regulatory convergence and, to the extent practical, harmonisation of regulations;

SOM ÖNSKAR att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, ska gynnas av en avreglerad miljö,

DESIRING to have all sectors of the air transport industry, including air carrier workers, benefit in a liberalised environment;

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga luftfartsskydd och flygsäkerhet för internationella lufttransporter och som upprepar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

SOM INSER säkerhetsbehoven i samband med luftfartsförbindelserna mellan Europeiska unionen och Israel till följd av den rådande geopolitiska situationen,

RECOGNISING the security needs in connection with the air relations between the European Union and Israel, as a result of the current Geo-Political situation;

SOM BEAKTAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

NOTING the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

SOM INSER att detta Europa–Medelhavsavtal om luftfart ligger inom ramen för det Europa–Medelhavspartnerskap som avses i Barcelonadeklarationen av den 28 november 1995,

RECOGNISING that this Euro-Mediterranean Aviation Agreement lies within the scope of the Euro-Mediterranean Partnership envisaged in the Declaration of Barcelona of 28 November 1995;

SOM NOTERAR sin gemensamma vilja att främja ett lufrum i Europa–Medelhavsområdet grundat på principerna om lagstiftningskonvergens, regleringssamarbete och liberalisering av marknadstillträde,

NOTING their common will to promote a Euro-Mediterranean Aviation Area based on the principles of regulatory convergence, regulatory cooperation and liberalisation of market access;

SOM ÖNSKAR säkerställa lika konkurrensvillkor som ger lufttrafikföretag rättvisa och lika möjligheter att tillhandahålla lufttransport,

DESIRING to ensure a level playing field allowing fair and equal opportunity for air carriers to provide air transport;

RP 53/2016 rd

SOM INSER att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

RECOGNISING that subsidies may adversely affect air carrier competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement;

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik och erkänner suveräna staters rätt att vidta lämpliga åtgärder för detta ändamål,

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy and recognising the rights of sovereign States to take appropriate measures to this effect;

SOM NOTERAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, i den mån de avtalsslutande parterna också är parter i denna konvention,

NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999, insofar as the Contracting Parties are parties to this Convention;

SOM NOTERAR att detta avtal innebär utbyte av personuppgifter, vilket kommer att omfattas av de avtalsslutande parternas lagstiftning om uppgiftsskydd och för kommissionens beslut 2011/61/EU av den 31 januari 2011 i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om en adekvat skyddsnivå vid automatiserad behandling av personuppgifter i Staten Israel,

NOTING that this Agreement implies the exchange of personal data, which will be subject to the data protection legislation of the Contracting Parties and of the Commission Decision of 31 January 2011 pursuant to Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council on the adequate protection of personal data by the State of Israel with regard to automated processing of personal data (2011/61/EU);

SOM HAR FÖR AVSIKT att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga luftfartsavtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för de avtalsslutande parternas konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning,

INTENDING to build upon the framework of existing air transport agreements with the goal of opening access to markets and maximising benefits for the consumers, air carriers, labour, and communities of the Contracting Parties;

SOM NOTERAR att syftet med detta avtal är att det ska tillämpas på ett progressivt men fullständigt sätt, och att en lämplig mekanism kan säkerställa att det inrättas likvärdiga lagstadgade krav och standarder för civil luftfart som bygger på de högsta standarder som tillämpas av de avtalsslutande parterna,

NOTING that this Agreement is to be applied in a progressive but integral way, and that a suitable mechanism can ensure the establishment of equivalent regulatory requirements and standards for civil aviation based on the highest standards applied by the Contracting Parties;

HAR ENATS OM FÖLJANDE:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Artikel 1 <i>Definitioner</i>	Article 1 <i>Definitions</i>
I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:	For the purposes of this Agreement, unless otherwise provided:
1. tjänster enligt avtal och angivna flyglinjer: internationell lufttransport i enlighet med artikel 2 i och bilaga I till detta avtal.	(1) "Agreed services" and "specified routes" mean international air transport pursuant to Article 2 and Annex I of this Agreement;
2. avtal: detta avtal och dess bilagor med eventuella ändringar.	(2) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. lufttrafikföretag: ett lufttransportföretag som har en giltig operativ licens.	(3) "Air carrier" means an undertaking with a valid operating licence;
4. lufttransport: transportbefordran med civilt luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för undanröjande av eventuella tvivel ska omfatta reguljära och icke-reguljära (charter) lufttransporttjänster, och fullständiga frakttjänster.	(4) "Air transport" means the carriage by civil aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, which, for the avoidance of doubt, shall include scheduled and non-scheduled (charter) air transport, and full cargo services;
5. associeringsavtal: Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israel, å andra sidan.	(5) "Association Agreement" means the Euro-Mediterranean Agreement establishing an association between the European Communities and their Member States, of the one part, and the State of Israel, of the other part, signed at Brussels on 20 November 1995;
6. behöriga myndigheter: de offentliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.	(6) "Competent authorities" means the government agencies or entities responsible for the administrative functions under this Agreement;
7. avtalsslutande parter: å ena sidan Europeiska unionen eller dess medlemsstater, eller Europeiska unionen och dess medlemsstater, i enlighet med deras respektive behörighet, och, å andra sidan, Israel.	(7) "Contracting Parties" means, on the one hand, the European Union or its Member States, or the European Union and its Member States, in accordance with their respective powers, and, on the other hand, Israel;
8. konventionen: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Israel och medlemsstaten el-	(8) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Israel and the

ler medlemsstaterna i Europeiska unionen,
b) alla bilagor eller ändringar av bilagor som har antagits enligt artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid varje given tidpunkt är i kraft för både Israel och den eller de medlemsstater i Europeiska unionen som berörs i det aktuella fallet.

Member State or Member States of the European Union, and
(b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Israel and the Member State or Member States of the European Union as is relevant to the issue in question;

9. EU-fördragen: fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

(9) "EU Treaties" mean the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

10. femte frihetsrättigheten: den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (beviljande stat) för lufttrafikföretag i en annan stat (mottagande stat) att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster inleds och avslutas på den mottagande statens territorium.

(10) "Fifth freedom right" means the right or privilege granted by one state (the "Granting State") to the air carriers of another state ("the Recipient State"), to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third state, subject to the condition that such services originate or terminate in the territory of the Recipient State;

11. lämplighet: att ett lufttrafikföretag är lämpligt att bedriva internationell lufttrafik, dvs. huruvida företaget har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunnande om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och andra författningar och uppfylla de krav som reglerar bedrivandet av sådan trafik.

(11) "Fitness" means whether an air carrier is fit to operate international air services, that is to say, whether it has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise and is disposed to comply with the laws, regulations and requirements which govern the operation of such services;

12. full kostnad: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och, när det är relevant, eventuella tillägg som syftar till att återspegla miljökostnader och som tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

(12) "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead and where relevant any applicable charges aimed at reflecting environmental costs and applied without distinction as to nationality;

13. internationell lufttransport: lufttransport som passerar minst två staters luftrum.

(13) "International air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of at least two States;

14. IATA: Internationella luftfartsorganisationen.

(14) "IATA" means the International Air Transport Association;

15. Icao: Internationella civila luftfartsorganisationen.

(15) "ICAO" means the International Civil Aviation Organisation;

16. medborgare:
a) alla fysiska eller juridiska personer med is-

(16) "National" means:
(a) any person having Israeli citizenship in

raelisk nationalitet, för Israels del, eller med en medlemsstats nationalitet, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, eller b) alla juridiska personer som i) ägs direkt eller genom majoritetsägande och vid varje tidpunkt står under faktisk kontroll av fysiska eller juridiska personer med israelisk nationalitet, för Israels del, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller ett i bilaga III angivet tredjelands nationalitet, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, och ii) har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Israel, för Israels del, eller i en medlemsstat, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del.

17. nationalitet: vid hänvisningar till ett lufttrafikföretag, huruvida ett lufttrafikföretag uppfyller kraven gällande frågor som ägarskap, faktisk kontroll och huvudsakligt verksamhetsställe.

18. icke reguljär lufttransporttjänst: alla kommersiella lufttransporttjänster som inte är en reguljär lufttransporttjänst.

19. operativ licens: i) för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del en operativ licens och alla andra relevanta handlingar eller certifikat som beviljats enligt förordning (EG) nr 1008/2008 och eventuella efterföljande instrument och ii) för Israels del en operativ licens och alla andra relevanta handlingar eller certifikat som beviljats enligt artikel 18 i den israeliska lagen om flygtrafik-tjänster från 2011 och eventuella efterföljande instrument.

20. pris:
a) biljettpriser som ska betalas till lufttrafikföretag eller deras ombud för befordran av passagerare och bagage med lufttrafik och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds för resebyråttjänster och andra anknutna tjänster, och

b) fraktpriser som ska betalas för gods-transport och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds för resebyråttjänster och andra anknutna tjänster.

the case of Israel, or the nationality of a Member State in the case of the European Union and its Member States; or
(b) any legal entity (i) which is owned directly or through majority ownership and at all times is effectively controlled by persons or entities having Israeli citizenship in the case of Israel, or persons or entities having the nationality of a Member State or one of the other states listed in Annex III in the case of the European Union and its Member States, and (ii) the principal place of business of which is in Israel in the case of Israel, or in a Member State in the case of the European Union and its Member States;

(17) "Nationality", when referred to an air carrier, means whether an air carrier satisfies requirements regarding such issues as its ownership, effective control and principal place of business;

(18) "Non-scheduled air service" means any commercial air service other than a scheduled air service;

(19) "Operating license" means, (i) in the case of the European Union and its Member States an operating license and any other relevant documents or certificates given under Regulation EC 1008/2008 and any successor instrument, and (ii) in the case of Israel an Air Operating License and any other relevant documents or certificates given under Article 18 of The Israeli Air Navigation Law 2011 and any successor instrument;

(20) "Price" means:

(a) "air fares" to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers and baggage on air services and any conditions under which those fares apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services; and

(b) "air rates" to be paid for the carriage of cargo and any conditions under which those rates apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary

services.

Denna definition omfattar i tillämpliga fall marktransport i samband med internationell lufttransport och de villkor som gäller för sådan transport.

This definition covers, where relevant, the surface transport in connection with international air transport and the applicable conditions;

21. huvudsakligt verksamhetsställe: ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte i den avtalsslutande part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet, enligt vad som anges i dess operativa licens.

(21) "Principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier in the Contracting Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised, as listed in its Operating license;

22. allmän trafikplikt: alla skyldigheter som åläggs lufttrafikföretag att på en viss flyglinje garantera ett minsta utbud av reguljära lufttransporttjänster som tillgodoser fastställda standarder avseende kontinuitet, regelbundenhet, prissättning och minimikapacitet, vilka lufttrafikföretagen inte skulle åta sig om de endast beaktade sina kommersiella intressen. Den berörda avtalsslutande parten får kompensera lufttrafikföretag för att de uppfyller sin trafikplikt.

(22) "Public service obligation" means any obligation imposed upon air carriers to ensure on a specified route the minimum provision of scheduled air services satisfying fixed standards of continuity, regularity, pricing and minimum capacity which air carriers would not assume if they were solely considering their commercial interest. Air carriers may be compensated by the Contracting Party concerned for fulfilling public service obligations;

23. reguljär lufttransporttjänst: en serie flygningar som har samtliga följande kännetecken:

(23) "Scheduled air service" means a series of flights possessing all the following characteristics:

a) För varje flygning erbjuds platser och/eller kapacitet att transportera gods och/eller post, för försäljning till enskilda personer (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade ombud).

(a) on each flight seats and/or capacity to transport cargo and/or mail are available for individual purchase by the public (either directly from the air carrier or from its authorised agents);

b) Lufttransporten går mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen

(b) it is operated so as to serve traffic between the same two or more airports, either:

—enligt en offentliggjord tidtabell, eller
—med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

—according to a published timetable, or
—with flights so regular or frequent that they constitute a recognisably systematic series;

24. Sesar (Single European Sky ATM Research): det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad, synkroniserad forskning, utveckling och spridning av nya generationer system för flygledningstjänst.

(24) "SESAR" (Single European Sky ATM Research) means the technical implementation of the Single European Sky which provides a coordinated, synchronised research, development and deployment of the new generations of air traffic management systems;

25. subvention: alla finansiella bidrag som beviljas av de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation, dvs. när och när

- a) ett förfarande som tillämpas av de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation medför en direkt överföring av medel, såsom bidrag, lån eller kapitaltillskott, eller en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller medför ett övertagande av företagets förpliktelser, såsom lånegarantier, kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,
- b) intäkter som skulle tas in av de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation efter-skänks eller inte drivs in,
- c) de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster, eller
- d) de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller anförtror eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som anges i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis, detta medför en förmån.

26. territorium: för Israels del territoriet Staten Israels territorium och för Europeiska unionens del de landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilket EU-fördragen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i de fördragen och i eventuella efterföljande instrument. Tillämpningen av detta avtal på Gibraltars flygplats påverkar inte Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba den 18 september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats. Tillämpningen av detta avtal

(25) "Subsidy" means any financial contribution granted by the competent authorities, a government, a regional organisation or another public organisation, i.e. when:

(a) a practice of the competent authorities, a government, a regional body or another public organisation involves a direct transfer of funds such as grants, loans or equity infusion, potential direct transfer of funds to the company, the assumption of liabilities of the company such as loan guarantees, capital injections, ownership, protection against bankruptcy or insurance;

(b) revenue of the competent authorities, a government, a regional body or another public organisation that is otherwise due is foregone or not collected;

(c) the competent authorities, a government, a regional body or another public organisation provide goods or services other than general infrastructure, or purchase goods or services; or

(d) the competent authorities, a government, a regional body or another public organisation make payments to a funding mechanism or entrust or direct a private body to carry out one or more of the type of functions illustrated under (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government and, in practice, in no real sense differs from practices normally followed by governments; and where a benefit is thereby conferred;

(26) "Territory" means, for Israel, the territory of the State of Israel, and, for the European Union, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the EU Treaties are applied and under the conditions laid down in the EU Treaties and any successor instrument. The application of this Agreement to the airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to their dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from EU aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States in accordance with the terms of the Ministerial Statement on Gibraltar Airport agreed in Cordoba on 18 September 2006.

påverkar inte statusen för de territorier som ställts under israelisk förvaltning efter juni 1967.

The application of this Agreement is understood to be without prejudice to the status of the territories that came under Israeli administration after June 1967;

27. användaravgift: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, ingripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

(27) "User charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

AVDELNING I

TITLE I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

ECONOMIC PROVISIONS

Artikel 2

Article 2

Trafikrättigheter

Traffic Rights

1. Varje avtalsslutande part ska i enlighet med bilagorna I och II bevilja den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag:

a) Rätt att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Rätt att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).

c) Rätt att under utövande av tjänster enligt avtal på en angiven flyglinje landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party, in accordance with Annex I and Annex II, the following rights for the conduct of international air transport by the air carriers of the other Contracting Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport (non-traffic purposes);

(c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and/or mail, separately or in combination; and

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

a) israeliska lufttrafikföretag att inom en medlemsstats territorium ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom den medlemsstatens territorium,

b) EU-lufttrafikföretag att inom Israels territorium ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Israels territorium.

2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of:

(a) Israel the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;

(b) the European Union the right to take on board, in the territory of Israel, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for com-

pensation and destined for another point in the territory of Israel.

Artikel 3

Godkännande

1. Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en av de avtalsslutande parterna, ska de behöriga myndigheterna bevilja lämpliga godkännanden med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om israeliska lufttrafikföretag ska

—lufttrafikföretaget ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Israel och ha fått sin operativa licens i enlighet med Israels lagstiftning, och
—den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthållas av Israel, och
—lufttrafikföretaget ägas, direkt eller genom majoritetsinnehav, och kontrolleras faktiskt av Israel och/eller av israeliska medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen ska

—lufttrafikföretaget ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, och ha fått sin operativa licens i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning, och
—den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthållas av den medlemsstat i Europeiska unionen som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd (AOC) och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och
—lufttrafikföretaget ägas, direkt eller genom majoritetsinnehav, och den faktiska kontrollen utövas av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller av medborgare i medlemsstater i Europeiska unionen, eller av andra stater som förtecknas i bilaga III och/eller av medborgare i dessa andra stater.

c) Lufttrafikföretaget uppfyller de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den behöriga myndigheten nor-

Article 3

Authorisation

1. On receipt of applications for operating authorisation from an air carrier of one of the Contracting Parties, the competent authorities shall grant appropriate authorisations with minimum procedural delay, provided that:

(a) for an air carrier of Israel:

—the air carrier has its principal place of business in Israel, and has received its operating licence in accordance with the law of Israel; and
—effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by Israel; and
—the air carrier is owned, directly or by majority participation, and effectively controlled by Israel and/or its nationals;

(b) for an air carrier of the European Union:

—the air carrier has its principal place of business in the territory of a European Union Member State under the EU Treaties, and has received its operating licence in accordance with European Union law; and

—effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the competent authority is clearly identified; and

—the air carrier is owned, directly or by majority participation, and it is effectively controlled by European Union Member States and/or by nationals of European Union Member States, or by other States listed in Annex III and/or of nationals of these other States;

(c) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the competent authority for

malt tillämpar på internationell lufttransport.
d) Bestämmelserna i artiklarna 13 och 14 upprätthålls och tillämpas.

the operation of international air transport;
and
(d) the provisions set forth in Article 13 and Article 14 are being maintained and administered.

Artikel 3a

Article 3 bis

Ömsesidigt erkännande av tillsyn vad gäller lufttrafikföretags lämplighet och nationalitet

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Air Carrier Fitness and Nationality

När en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag i den ena avtalsslutande parten tas emot ska den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter erkänna det beslut avseende lämplighet och/eller nationalitet som har fattats av den första avtalsslutande partens behöriga myndigheter vad gäller det lufttrafikföretaget som om beslutet hade fattats av de egna behöriga myndigheterna, och ska inte utreda ärendet ytterligare, om inte annat följer av led a.

Upon receipt of an application for authorisation from an air carrier of one Contracting Party, the competent authorities of the other Contracting Party shall recognise any fitness and/or nationality determination made by the competent authorities of the first Contracting Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and shall not inquire further into such matters, except as provided for in subparagraph a) below.

a) Om den mottagande avtalsslutande partens behöriga myndigheter efter mottagande av en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant godkännande har särskilda skäl att misstänka att villkoren i artikel 3 för beviljande av lämpliga godkännanden eller tillstånd inte har uppfyllts, trots det beslut som fattats av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter, ska de genast underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sin misstanke. I detta fall får endera avtalsslutande parten begära samråd, vilket kan innebära företrädare för de avtalsslutande parternas behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör misstanken; en sådan begäran ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte har lösts får endera avtalsslutande parten hänskjuta frågan till den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 22 och får, i enlighet med artikel 22.7 och 22.9, vidta lämpliga skyddsåtgärder enligt artikel 24.

(a) If, after receipt of an application for authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the competent authorities of the receiving Contracting Party have a specific concern based on reasonable doubt that, despite the determination made by the competent authorities of the other Contracting Party, the conditions prescribed in Article 3 of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they shall promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Contracting Party may seek consultations which may include representatives of the competent authorities of the Contracting Parties, and/or additional information relevant to this concern, and such requests shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Contracting Party may bring the matter to the Joint Committee set up under Article 22 of this Agreement and may, in accordance with paragraphs 7 and 9 of Article 22, take appropriate safeguard measures under Article 24.

b) Detta förfarande omfattar inte erkännande av beslut gällande

(b) These procedures do not cover recognition of determinations in relation to:

- i) säkerhetscertifikat eller -licenser,
- ii) skyddsarrangemang, eller
- iii) försäkringstäckning.

- (i) Safety certificates or licences;
- (ii) Security arrangements; or
- (iii) Insurance coverage.

Artikel 4

Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande

1. Vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter får avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag i den andra avtalsslutande parten i följande fall:

a) Om, i fråga om israeliska lufttrafikföretag, —lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Israel eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med tillämplig lagstiftning i Israel, eller —den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Israel, eller —lufttrafikföretaget inte, direkt eller genom majoritetsinnehav, ägs eller faktiskt kontrolleras av Israel och/eller av israeliska medborgare.

b) Om, i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen, —lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning, eller —om den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av den medlemsstat i Europeiska unionen som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd (AOC) eller den behöriga myndigheten inte är tydligt angiven, eller —lufttrafikföretaget inte, direkt eller genom majoritetsinnehav, ägs eller faktiskt kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller av medborgare i medlemsstater i Europeiska unionen, eller av andra stater som förtecknas i bilaga III och/eller av medborgare i dessa andra stater.

Article 4

Refusal, Revocation, Suspension or Limitation of Authorisation

1. The competent authorities of either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of another Contracting Party where:

(a) for an air carrier of Israel: —the air carrier does not have its principal place of business in Israel, or has not received its operating licence in accordance with the applicable law of Israel; or —effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by Israel; or —the air carrier is not owned, directly or by majority participation, or effectively controlled by Israel and/or nationals of Israel;

(b) for an air carrier of the European Union: —the air carrier does not have its principal place of business in the territory of a European Union Member State under the EU Treaties, or has not received its operating licence in accordance with European Union law; or —effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate or the competent authority is not clearly identified; or —the air carrier is not owned, directly or by majority participation, or effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, or by other States listed in Annex III and/or nationals of these other States;

- | | |
|--|--|
| c) lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6. | (c) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement; |
| d) Om bestämmelserna i artiklarna 13 och 14 inte upprätthålls och tillämpas. | (d) the provisions set forth in Article 13 and Article 14 are not being maintained or administered; or |
| e) Om en avtalsslutande part i enlighet med enligt artikel 7 har fastställt att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda. | (e) a Contracting Party has made the determination in accordance with Article 7 that the conditions for a competitive environment are not being fulfilled. |
2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d får de rättigheter som fastställs i denna artikel utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with points (c) or (d) of paragraph 1, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the competent authorities of the other Contracting Party.

Artikel 5

Investeringar

1. Utan hinder av artikel 3 och artikel 4 och efter det att den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.10 har kontrollerat att ömsesidiga arrangemang föreligger, får de avtalsslutande parterna, i enlighet med villkoren i punkt 2 i denna artikel, tillåta Europeiska unionens medlemsstater eller deras medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva faktisk kontroll över israeliska lufttrafikföretag, eller Israel eller dess medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva faktisk kontroll över Europeiska unionens lufttrafikföretag.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel ska specifika investeringar genom avtalsslutande parter intressen godkännas individuellt genom ett förhandsbeslut som antas av den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.2.

I beslutet ska de villkor som är knutna till utövandet av tjänster enligt detta avtal och till tjänster mellan tredjeländer och de avtalsslutande parterna anges. Bestämmelserna i artikel 22.9 ska inte gälla för denna typ av be-

Article 5

Investment

1. Notwithstanding Article 3 and Article 4 of this Agreement, and upon verification by the Joint Committee in accordance with Article 22(10) that reciprocal arrangements are available, the Contracting Parties may allow majority ownership and/or the effective control of air carriers of Israel by European Union Member States or their nationals, or of air carriers of the European Union by Israel or its nationals in accordance with the conditions of paragraph 2 of this Article.

2. In relation to paragraph 1 of this Article, specific investments by Contracting Parties' interests shall be individually permitted by virtue of a prior decision of the Joint Committee in accordance with Article 22(2) (of this Agreement).

This decision shall specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third countries and the Contracting Parties. The provisions of Article

slut.

22(9) of this Agreement shall not apply to this type of decisions.

Artikel 6

Article 6

Efterlevnad av lagar och andra författningar

Compliance with Laws and Regulations

1. En avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska vid inresa till, avresa från eller under uppehållet inom den andra avtalsslutande partens territorium iakttä de lagar och andra författningar som inom det territoriet gäller för inresa till eller avresa från det territoriet för luftfartyg som utför internationella lufttransporter eller för drift och manövrering av luftfartyg som utför internationella lufttransporter.

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of aircraft engaged in international air transport shall be complied with by the other Contracting Party's air carriers.

2. En avtalsslutande parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller gods ska vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra avtalsslutande partens territorium, personligen eller genom ombud, uppfylla de krav som fastställs i de lagar och andra författningar som inom det territoriet gäller för passagerares, besättnings och gods inresa till eller avresa från det territoriet med luftfartyg (inbegripet bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party's air carriers.

Artikel 7

Article 7

Konkurrensutsatt miljö

Competitive Environment

1. De avtalsslutande parterna bekräftar att bestämmelserna i avdelning IV kapitel 3 (Konkurrens) i associeringsavtalet ska gälla för detta avtal.

1. The Contracting Parties reaffirm the application of the provisions of Chapter 3 ("Competition") of Title IV of the Association Agreement to this Agreement.

2. De avtalsslutande parterna bekräftar att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för tillhandahållande av lufttransporttjänster. De avtalsslutande parterna erkänner att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om de verkar på helt kommersiella grunder och inte subventioneras och om tillträde till flygplatsfaciliteter, tjänster och tilldelning av ankomst- och avgångstider sker på neutrala och icke-diskriminerande villkor.

2. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment for the operation of air services. The Contracting Parties recognise that fair competitive practices by air carriers are most likely to occur where these air carriers operate on a fully commercial basis and are not subsidised, and where neutral and non-discriminatory access to airport facilities, services, and slot allocation is ensured.

3. Om en avtalsslutande part anser att det

3. If one Contracting Party finds that condi-

råder villkor på den andra avtalsslutande partens territorium, särskilt på grund av subvention, som skulle inverka negativt på dess lufttrafikföretags möjligheter att konkurrera rättvist och på lika villkor, får den lämna synpunkter till den andra avtalsslutande parten. Parten får också begära ett möte med den gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 22. Samråd ska påbörjas inom 30 dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om en tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 30 dagar från samrådets början ska den avtalsslutande part som begärt samråd ha rätt att vidta åtgärder för att den eller de berörda lufttrafikföretagens godkännanden i enlighet med artikel 4 avslås, hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs eller förenas med lämpliga villkor.

4. De åtgärder som avses i punkt 3 i denna artikel ska vara lämpliga, proportionella och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt. De ska uteslutande rikta sig till det eller de lufttrafikföretag som gynnas av de villkor som avses i punkt 3 i denna artikel och ska inte påverka någon av de avtalsslutande parternas rätt att vidta åtgärder enligt artikel 23.

5. De avtalsslutande parterna är ense om att den israeliska regeringens deltagande för att bidra till att täcka de extra säkerhetsutgifter som de israeliska lufttrafikföretagen ådragit sig till följd av instruktioner från den israeliska regeringen inte utgör ett otillbörligt konkurrensbegränsande förfarande och inte betraktas som en subvention vid tillämpningen av denna artikel, under förutsättning att

a) sådant stöd uteslutande täcker kostnader som de israeliska lufttrafikföretagen med nödvändighet ådragit sig när de vidtagit extra säkerhetsåtgärder som krävts av de israeliska myndigheterna, vilka inte ålagts eller åsamkats Europeiska unionens lufttrafikföretag, och

b) Israel klart identifierar och kvantifierar sådana säkerhetsutgifter, och

c) den gemensamma kommittén en gång om året mottar en rapport som anger den totala summan av säkerhetsutgifterna och till

tions exist in the territory of the other Contracting Party, in particular due to subsidy, which would adversely affect the fair and equal opportunity of its air carriers to compete, it may submit observations to the other Contracting Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided for in Article 22 of this Agreement. Consultations shall start within 30 days of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the start of consultations shall constitute grounds for the Contracting Party that requested the consultations to take action to refuse, withhold, revoke, suspend or impose appropriate conditions on the authorisations of the air carrier(s) concerned, consistent with Article 4.

4. The actions referred to in paragraph 3 shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. They shall be exclusively directed towards the air carrier(s) benefiting from the conditions referred to in paragraph 3, and shall be without prejudice to the right of either Contracting Party to take action under Article 23.

5. The Contracting Parties agree that the participation of the Israeli Government to help cover additional security expenses incurred by the Israeli air carriers as a result of Israeli Government instructions, is not an unfair competitive practice and is not considered as a subsidy for the purpose of this article provided that:

(a) such support covers exclusively costs necessarily incurred by the air carriers of Israel when implementing extra security measures required by the Israeli authorities which are not imposed on, or incurred by, air carriers of the European Union; and

(b) such security costs are clearly identified and quantified by Israel; and

(c) the Joint Committee receives, once a year, a report describing the total sum of the security expenses and the rate of participation of

vilken andel den israeliska regeringen deltagit i de utgifterna under det föregående året.

6. Varje avtalsslutande part får, efter att ha underrättat den andra avtalsslutande parten, kontakta ansvariga offentliga organ på den andra avtalsslutande partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel.

7. Bestämmelserna i denna artikel ska inte påverka de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar rörande allmän trafikplikt inom de avtalsslutande parternas territorier.

Artikel 8

Kommersiella möjligheter

1. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska ha rätt att etablera de kontor och faciliteter på den andra avtalsslutande partens territorium som behövs för tillhandahållande av lufttransport och för marknadsföring och försäljning av lufttransport, inbegripet anknutna tjänster och tilläggstjänster.

2. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska ha rätt att, i enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning, till den andra avtalsslutande partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning, tekniska uppgifter och drift, samt annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter.

3. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b ska varje lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra avtalsslutande partens territorium välja mellan
i) att utföra sina egna marktjänster (self-handling), eller
ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta marktjänster eller delar av marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt var och en av de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

the Israeli government in the previous year.

6. Each Contracting Party, upon notification to the other Contracting Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party including entities at the state, provincial or local level to discuss matters relating to this Article.

7. The provisions of this Article shall apply without prejudice to the Contracting Parties' laws and regulations regarding public service obligations in the territories of the Contracting Parties.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The air carriers of each Contracting Party shall have the right to establish offices and facilities in the territory of the other Contracting Party required for the provision of air transport and for the promotion and sale of air transport, including ancillary or supplemental services.

2. The air carriers of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport.

3. (a) Without prejudice to point (b) below, each air carrier shall have in relation to groundhandling in the territory of the other Contracting Party:
(i) the right to perform its own groundhandling ("self-handling") or, at its option
(ii) the right to select among competing suppliers that provide groundhandling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Contracting Party, and where such suppliers are present in the market.

b) För följande kategorier av mark tjänster, nämligen bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgods och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget, får de rättigheter som anges i led a i och ii vara föremål för fysiska begränsningar eller driftsbegränsningar endast i enlighet med lagar och andra författningar som är tillämpliga på den andra avtalsslutande partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sina egna mark tjänster, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan mark tjänstleverantörerna, ska alla mark tjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika och icke-diskriminerande villkor; tjänsterna ska prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

4. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får inom den andra avtalsslutande partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud eller andra mellanhänder som utsetts av lufttrafikföretaget eller via internet eller andra tillgängliga kanaler. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja, och vem som helst ska ha rätt att köpa, sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

5. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att på begäran när som helst, på vilket sätt som helst och utan inskränkning eller beskattning, konvertera lokala intäkter till vilken fritt konvertibel valuta som helst och till den tillämpliga officiella växelkursen, och överföra dem från den andra avtalsslutande partens territorium till sitt hemterritorium och, utom om det är oförenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till ett annat eller andra länder som lufttrafikföretaget väljer.

6. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska tillåtas att betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra avtalsslutande partens territorium i lokal valuta.

(b) For the following categories of ground-handling services i.e. baggage handling, ramp handling, fuel and oil handling, freight and mail handling as regards the physical handling of freight and mail between the air terminal and the aircraft, the rights under point (a)(i) and (ii) shall be subject only to physical or operational constraints according to the laws and regulations applicable in the territory of the other Contracting Party. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide groundhandling services, all such services shall be available on both an equal and non-discriminatory basis to all air carriers; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.

4. Any air carrier of each Contracting Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Contracting Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel. Each air carrier shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each air carrier shall have the right to convert and remit at any time, in any way, freely without restrictions or taxation, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange applicable, from the territory of the other Contracting Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, to the country or countries of its choice, on demand, local revenues.

6. The air carriers of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency.

Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter på den andra avtalsslutande partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

7. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får en avtalsslutande parts lufttrafikföretag ingå samarbetsavtal om marknadsföring, såsom överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg eller gemensamma linjebeteckningar (code-sharing), med

a) de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, och

b) tredjeländers lufttrafikföretag, och

c) land- eller sjötransportföretag,

under förutsättning att i) det lufttrafikföretag som utför flygningen har de trafikrättigheter som krävs och ii) de säljande lufttrafikföretagen har de trafikrättigheter som krävs inom ramen för tillämpliga bilaterala bestämmelser och iii) avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal. När det gäller försäld passagerartransport som innefattar gemensamma linjebeteckningar, ska köparen på försäljningsstället eller under alla omständigheter vid incheckning, eller vid omborstigning i fall där någon incheckning inte krävs för ett anslutningsflyg, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

8. a) När det gäller passagerartransporter ska land- och sjötransportföretag inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransporterna enbart av det skälet att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företags eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

b) De avtalsslutande parternas lufttrafikföretag och indirekta leverantörer av gods-

At their discretion, the air carriers of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements, with:

(a) any air carrier or carriers of the Contracting Parties; and

(b) any air carrier or carriers of a third country; and

(c) any surface, land or maritime carriers; provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights and (ii) the marketing carriers hold the appropriate route rights within the relevant bilateral provisions and (iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving code-shares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case at check-in, or on boarding where no check-in is required for a connecting flight, which transportation providers will operate each sector of the service.

8. (a) In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name. Surface transport providers have the discretion to decide whether to enter into cooperative arrangements. In deciding on any particular arrangement, surface transport providers may consider, among other things, consumer interests and technical, economic, space, and capacity constraints.

(b) Moreover, and notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and

transport ska vidare, utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal, tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och sjötransportsätt för godstransport till och från punkter inom Israels eller Europeiska unionens territorier eller i ett tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med land-, sjö- eller lufttransport, ha tillträde till flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet med andra lufttrafikföretag och indirekta leverantörer som utför sådana godstransporter. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om förhållandena kring sådana transporter.

indirect providers of cargo transport of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in Israel and the European Union, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

9. a) Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska ha rätt att tillhandahålla tjänster enligt avtal med användning av luftfartyg som, med eller utan besättning, har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som de avtalsslutande parterna normalt tillämpar på sådana avtal.

9. (a) The air carriers of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft leased with or without crew from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements.

b) Ingen av de avtalsslutande parterna ska kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikköretigheter enligt detta avtal.

(b) Neither Contracting Party shall require the air carriers leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement.

c) Ett lufttrafikföretag från Israel eller Europeiska unionen får endast undantagsvis och för att tillgodose tillfälliga behov hyra in luftfartyg med besättning (wet-leasing) från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga III, för att utöva de rättigheter som avses i detta avtal. En sådan inhyrning ska ges in till i) den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr in luftfartyget, för förhands-

(c) The leasing with crew (wet-leasing) of an aircraft of an air carrier of a third country, other than those mentioned in Annex III, by an Israeli air carrier or by an air carrier of the European Union, in order to exploit the rights envisaged in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs. It shall be submitted to (i) the licensing authority of the leasing air carrier for prior approval and (ii) the competent authority of the other Con-

godkännande och ii) den behöriga myndigheten i den andra avtalsslutande parten som ska trafikeras med det inhyrda luftfartyget, för kännedom.

Vid tillämpningen av detta stycke avses med luftfartyg ett luftfartyg från ett lufttrafikföretag från ett tredjeland, vilket inte har förbjudits att bedriva verksamhet i Europeiska unionen och/eller Israel.

10. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska ha rätt att ingå avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet avtalsslutande parter eller tredjeländers luftföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har de tillstånd som krävs och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som de avtalsslutande parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på de lufttrafikföretag som bedriver tjänsten offentliggörs.

11. Varje avtalsslutande part ska se till att de förfaranden, riktlinjer och bestämmelser som gäller för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser på dess territorium tillämpas på ett öppet, effektivt och icke-diskriminerande sätt.

12. Om en avtalsslutande part anser att den andra avtalsslutande parten bryter mot denna artikel får den underrätta den andra avtalsslutande parten om sina synpunkter och begära samråd enligt artikel 22.4.

Artikel 9

Tullar och avgifter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag kommer till den andra avtalsslutande partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig grund vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller luftfartygets sedvanliga utrustning, bränsle, smörjmedel,

tracting Party to where it is intended to operate the wet-leased aircraft for information.

For the purposes of this subparagraph, the term "aircraft" means an aircraft of an air carrier of a third country, which is not prohibited to operate in the European Union and/or Israel.

10. The air carriers of each Contracting Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Contracting Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the Contracting Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carriers operating the service.

11. Each Contracting Party shall ensure that its procedures, guidelines and regulations to manage slots applicable at airports in its territory are applied in a transparent, effective and non-discriminatory manner.

12. If a Contracting Party believes that the other Contracting Party is in violation of this Article, it may notify the other Contracting Party of its findings and request consultations under paragraph 4 of Article 22.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connec-

tekniska förbrukningsmateriel, markutrustning, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande ska på ömsesidig grund vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, utom avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

a) Luftfartygsförråd som införs till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs till en avtalsslutande parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.

c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmateriel som förs in till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för användning i ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive avtalsslutande parts tullagstiftning, som införs till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra avtalsslutande partens lufttrafikfö-

tion with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national or local authorities or the European Union, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Contracting Party used in international air transport;

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Contracting Party, introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these stores

retag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande parts territorium där de har tagits ombord.

e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktterminaler.

3. Ingenting i detta avtal ska hindra en avtalsslutande part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan två punkter inom dess territorium. Vid ankomst till, under uppehållet och vid utresa från en avtalsslutande parts territorium ska denna parts lagar och andra författningar rörande försäljning, leverans och användning av luftfartygsbränsle iakttas av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag.

4. Sedvanlig ombordutrustning samt det materiel, de reservdelar och de förnödenheter som avses i punkterna 1 och 2 och normalt hålls ombord på luftfartyg som en avtalsslutande parts lufttrafikföretag använder, får lastas av på den andra avtalsslutande partens territorium endast efter godkännande av denna avtalsslutande parts tullmyndigheter och får ställas under dessa myndigheters övervakning eller kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

5. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett annat lufttrafikföretag, som också åtnjuter sådan befrielse på den andra avtalsslutande partens territorium, om att inom den andra avtalsslutande partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd som anges i punkterna 1 och 2.

6. Ingenting i detta avtal ska hindra en avtalsslutande part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium

are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and

(e) safety and security equipment for use at airports or cargo terminals.

3. Nothing in this Agreement shall prevent a Contracting Party from imposing taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the sale, supply, and use of aircraft fuel shall be complied with by the other Contracting Party's air carriers.

4. The regular airborne, as well as the material, supplies and spare parts referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article normally retained on board aircraft operated by an air carrier of one Contracting party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party and may be required to be kept under the supervision or control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed in accordance with customs regulation.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where the air carriers of one Contracting Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarka-

vid vilka av- och påstigning är tillåten.

7. Föreskrifterna i detta avtal ska inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller mervärdesskatt på import. Bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat i Europeiska unionen och Israel för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital påverkas inte av detta avtal.

Artikel 10

Användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och -tjänster

1. Varje avtalsslutande part ska se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster är kostnadsbaserade och icke-diskriminerande. Villkoren för sådana användaravgifter för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag.

2. Varje avtalsslutande part ska se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen av flygplatsen, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster inte är otillbörligen diskriminerande och att de är rättvist fördelade bland användarkategorierna. Dessa avgifter får avspegla, men inte överstiga, de behöriga myndigheternas eller organens fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgifterna får inbegripa en skäligen avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

tion or disembarkation is permitted.

7. The stipulations of the present Agreement shall not affect the field of VAT, with the exception of such tax on imports. The provisions of the respective conventions in force between a European Union Member State and Israel for the avoidance of double taxation on income and on capital remain unaffected by this Agreement.

Article 10

User Charges for Airports and Aviation Facilities and Services

1. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Contracting Party for the use of air navigation and air traffic control services shall be cost-related and non-discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the air carriers of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier.

2. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Contracting Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services shall be not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.

3. Varje avtalsslutande part ska uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag, eller de organ som företräder dem, som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och ska uppmuntra dessa behöriga myndigheter eller organ att informera varje flygplatsanvändare, eller företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare, om vilket underlag som använts för fastställandet av systemet för eller nivån på alla de avgifter som tas ut vid varje flygplats av flygplatsens ledningsenhet, eftersom sådan information kan behövas för en korrekt granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med principerna i punkterna 1 och 2. Varje avtalsslutande part ska se till att de behöriga myndigheter som tar ut användaravgifter i skälig tid underrättar användarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att dessa myndigheter får möjlighet att beakta användarnas synpunkter innan ändringarna görs.

4. Vid ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 23 ska en avtalsslutande part anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel endast om den avtalsslutande parten a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra avtalsslutande parten har klagat på eller b) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med denna artikel.

Artikel 11

Prissättning

1. De avtalsslutande parterna ska tillåta att priser sätts fritt av lufttrafikföretagen grundat på fri och rättvis konkurrens.
2. De avtalsslutande parterna får inte kräva att priserna ska anmälas.
3. Diskussioner mellan behöriga myndigheter får hållas för att diskutera frågor om till exempel, men inte uteslutande, priser som kan vara oskäliga, orimliga eller diskriminerande.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers or their representative bodies using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies to provide each airport user, or the representatives or associations of airport users, with information on the components serving as a basis for determining the system or the level of all charges levied at each airport by the airport managing bodies as such information may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 23, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Pricing

1. The Contracting Parties shall permit prices to be freely established by the air carriers on the basis of free and fair competition.
2. The Contracting Parties shall not require prices to be filed.
3. Discussions between the competent authorities may be held to discuss matters such as, but not limited to, prices which may be unjust, unreasonable or discriminatory.

Artikel 12

Statistik

1. De avtalsslutande parterna ska förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och andra författningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiktjänster enligt detta avtal.
2. De avtalsslutande parterna ska samarbeta inom ramen för den gemensamma kommittén enligt artikel 22 för att underlätta utbytet av statistisk information dem emellan i syfte att övervaka utvecklingen av lufttrafiktjänster enligt detta avtal.

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 13

Flygsäkerhet

1. Utan att det påverkar deras lagstiftande myndigheters utrymme för skönsässig bedömning ska de avtalsslutande parterna ha ett nära samarbete på området för flygsäkerhet med målsättningen att i den utsträckning det är praktiskt möjligt fastställa harmoniserade regler eller ömsesidigt erkännande av varandras säkerhetsstandarder. Den gemensamma kommittén ska med bistånd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet övervaka detta samarbete.
2. De avtalsslutande parterna ska se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del A i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.
3. De avtalsslutande parternas behöriga myndigheter ska, i samband med driften av sådan lufttransport som avses i detta avtal, som giltiga erkänna sådana luftvärdighetsbevis, behörighetscertifikat och licenser som

Article 12

Statistics

1. Each Contracting Party shall provide the other Contracting Party with statistics that are required by domestic laws and regulations, and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of air services under this Agreement.
2. The Contracting Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee under Article 22 to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement.

TITLE II

REGULATORY COOPERATION

Article 13

Aviation Safety

1. Without prejudice to the discretion of the legislative authorities of the Contracting Parties, the Contracting Parties shall closely cooperate in the area of aviation safety with the objective of establishing, to the practical extent possible, harmonised rules or mutual recognition of each other's safety standards. The Joint Committee, with the assistance of the European Aviation Safety Agency, shall oversee this process of cooperation.
2. The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the level of regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part A of Annex IV, as detailed in Annex VI.
3. The competent authorities of the Contracting Parties shall recognise as valid, for the purposes of operating the air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency,

har utfärdats eller godkänts av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter, under förutsättning att bevisen, certifikaten eller licenserna har utfärdats på villkor som åtminstone är likvärdiga med de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen. När det gäller luftfart över det egna territoriet får de behöriga myndigheterna emellertid vägra att erkänna som giltiga sådana behörighetscertifikat och licenser som den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter har beviljat eller godkänt för sina egna medborgare.

4. Varje avtalsslutande part får när som helst begära samråd om den andra avtalsslutande partens säkerhetsstandarder på områden som avser luftfartsanläggningar, besättningar, luftfartyg och luftfartygs drift. Sådant samråd ska äga rum inom trettio (30) dagar från det att begäran framställs.

5. Om en avtalsslutande part efter sådant samråd anser att den andra avtalsslutande parten på de områden som avses i punkt 4 inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsstandarder som uppfyller de standarder som vid den tidpunkten är fastställda i enlighet med konventionen, ska den underrätta den andra avtalsslutande parten om sina synpunkter och om vilka åtgärder som den anser nödvändiga för att iaktta Icao-standarderna. Den andra avtalsslutande parten ska därefter vidta nödvändiga korrigerande åtgärder inom en överenskommen tidsperiod.

6. De avtalsslutande parterna ska se till att luftfartyg som är registrerade i en avtalsslutande part vilka misstänks inte uppfylla internationella standarder för flygsäkerhet fastställda i enlighet med konventionen och vilka landar på flygplatser som är öppna för internationell lufttrafik på den andra avtalsslutande partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

7. Varje avtalsslutande parts behöriga myn-

and licenses issued or validated by each other and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. The competent authorities may, however, refuse to recognise as valid for purposes of flight above their own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for their own nationals by such other authorities.

4. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting 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.

5. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 4 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

6. The Contracting Parties shall ensure that aircraft registered in one Contracting Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Contracting Party shall be subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

7. The competent authorities of either Con-

digheter får vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en komponent i ett luftfartyg eller ett arbetsmoment

a) inte uppfyller de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen, eller

b) ger upphov till allvarliga farhågor – konstaterade efter en inspektion som avses i punkt 6, i enlighet med artikel 16 i konventionen – om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen, eller

c) ger upphov till allvarliga farhågor om att de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen inte upprätthålls och tillämpas på ett effektivt sätt.

8. När en avtalsslutande parts behöriga myndigheter vidtar åtgärder enligt punkt 7, ska de omedelbart underrätta den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder.

9. Varje avtalsslutande part förbehåller sig rätten att omedelbart dra in tillfälligt eller ändra trafiktillståndet för ett eller flera av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag om det är av avgörande betydelse att brådskande åtgärder vidtas för att garantera att ett lufttrafikföretags verksamhet är säker.

10. Om åtgärder som vidtagits med tillämpning av punkt 7 eller 9 inte avbryts trots att grunden för dem inte längre föreligger, får endera avtalsslutande part hänskjuta frågan till den gemensamma kommittén.

tracting Party may take all appropriate and immediate measures whenever they ascertain that an aircraft, any component of an aircraft or an operation may:

(a) fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention, or

(b) give rise to serious concerns – established through an inspection referred to in paragraph 6, pursuant to Article 16 of the Convention – that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention, or

(c) give rise to serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention.

8. Where the competent authorities of one Contracting Party take action under paragraph 7, they shall promptly inform the competent authorities of the other Contracting Party of taking such action, providing reasons for its action.

9. When urgent action is essential to ensure the safety of an air carrier operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an air carrier or air carriers of the other Contracting Party.

10. Where measures taken in application of paragraphs 7 or 9 are not discontinued even though the basis for taking them has ceased to exist, either Contracting Party may refer the matter to the Joint Committee.

Artikel 14

Luftfartsskydd

1. De avtalsslutande parterna bekräftar sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, särskilt

Article 14

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlaw-

sina skyldigheter enligt konventionen samt konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971 och protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, i den mån de avtalsslutande parterna är parter i dessa konventioner, samt alla andra konventioner och protokoll rörande den civila luftfartens säkerhet i vilka båda avtalsslutande parter är parter.

2. De avtalsslutande parterna ska på begäran ge varandra allt bistånd som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. De avtalsslutande parterna ska sinsemellan handla i enlighet med standarderna för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Icao, och som utgör bilagor till konventionen, i den mån sådana skyddsföreskrifter är tillämpliga på de avtalsslutande parterna. De avtalsslutande parterna ska ålägga luftfartygsoperatörer som är registrerade i deras register eller som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller är varaktigt bosatta inom deras territorium, samt de som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Varje avtalsslutande part ska se till att verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även lastrumsbagage) och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning, samt se till att åtgärderna an-

ful interference, and in particular their obligations under the Convention, 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, insofar as the Contracting Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which Contracting Parties are parties.

2. The Contracting 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 Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act, at least, in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in

passas om hotet ökar. De avtalsslutande parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att iakttä de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 3 på den andra avtalsslutande partens begäran, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. När en avtalsslutande part underrättas om ett specifikt hot mot en specifik flygning eller en specifik serie flygningar till eller från den andra avtalsslutande partens territorium ska den underrätta den andra avtalsslutande parten och kan besluta om särskilda skyddsåtgärder för att beakta det specifika hotet, i enlighet med punkt 6.

5. De avtalsslutande parterna är överens om att arbeta mot att uppnå ömsesidigt erkännande av varandras skyddsstandarder. För detta ändamål ska de införa administrativa arrangemang som möjliggör samråd om befintliga eller planerade åtgärder för luftfartsskydd och för samarbete och utbyte av information om kvalitetskontrollåtgärder som de avtalsslutande parterna har genomfört. En avtalsslutande part får också begära att den andra avtalsslutande parten samarbetar vid bedömningen av om huruvida en viss skyddsåtgärd som vidtagits av denna andra avtalsslutande part uppfyller den begärande avtalsslutande partens krav. Med beaktande av resultatet från bedömningen får den begärande avtalsslutande parten besluta att skyddsåtgärder av likvärdig standard tillämpas på den andra avtalsslutande partens territorium så att överföring av passagerare, bagage och/eller last kan undantas från förnyad säkerhetskontroll på den begärande avtalsslutande partens territorium. Ett sådant beslut ska meddelas den andra avtalsslutande parten.

6. Varje avtalsslutande part ska också vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett visst hot, om den andra avtalsslutande parten med hänsyn till rimliga säkerhetsskäl begär det. Utom i nödfall ska en avtalsslutande part i förväg underrätta den andra avtalsslutande parten om alla särskilda skyddsåtgärder som den avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Varje avtalsslutande part får

the threat. Each Contracting Party agrees that their air carriers may be required to respect the aviation security provisions referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. When a Contracting Party is informed of a specific threat for a specific flight or specific series of flights to or from the territory of the other Contracting Party, it shall inform the other Contracting Party, and special security measures may be decided by the first Contracting Party to take into account the specific threat, in accordance with paragraph 6.

5. The Contracting Parties agree to work towards achieving mutual recognition of each other's security standards. To this end, they shall establish administrative arrangements allowing for consultations on existing or planned aviation security measures and for cooperation and sharing of information on quality control measures implemented by the Contracting Parties. A Contracting Party may also request the cooperation of the other Contracting Party to assess whether particular security measures of that other Contracting Party meet the requirements of the requesting Contracting Party. Taking into account the results of the assessments, the requesting Contracting Party may decide that security measures of an equivalent standard are applied in the territory of the other Contracting Party in order that transfer passengers, transfer baggage, and/or transfer cargo may be exempted from re-screening in the territory of the requesting Contracting Party. Such a decision shall be communicated to the other Contracting Party.

6. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Except in case of emergency, each Contracting Party will inform the other Contracting Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Contracting

begära ett möte med den gemensamma kommittén för att diskutera sådana skyddsåtgärder, i enlighet med artikel 22.

Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 22 of this Agreement.

7. Vid en incident eller hot om en incident som innebär olaga besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för ett sådant luftfartyg eller för passagerare, besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska de avtalsslutande parterna bistå varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avvärja incidenten eller hotet.

7. 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 Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

8. Varje avtalsslutande part ska vidta alla åtgärder den anser vara praktiskt möjliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som finns på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, om inte luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Om det är praktiskt möjligt ska sådana åtgärder vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

8. Each Contracting Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

9. Om en avtalsslutande part har rimliga skäl att tro att den andra avtalsslutande parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den begära omedelbart samråd med den andra avtalsslutande parten.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

10. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från dagen för en sådan begäran får, utan att detta påverkar artikel 4, trafiktillstånd utfärdade för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

10. Without prejudice to Article 4, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Contracting Party.

11. Om ett omedelbart och exceptionellt hot kräver det får en avtalsslutande part vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

11. When required by an immediate and extraordinary threat, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

12. Utan att det påverkar behovet av att vidta omedelbara åtgärder för att säkra transportskyddet bekräftar de avtalsslutande parterna att de när de överväger att vidta

12. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, each

skyddsåtgärder ska bedöma eventuella negativa ekonomiska och driftsmässiga konsekvenser för den lufttrafik som omfattas av detta avtal och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta farhågorna beträffande luftfartsskyddet.

13. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 10 eller 11 ska avbrytas så snart den andra avtalsslutande parten rättat sig efter bestämmelserna i denna artikel.

14. Utan hinder av denna artikel är de avtalsslutande parterna överens om att ingen part ska vara skyldig att röja uppgifter som kan skada någon av de avtalsslutande parternas nationella säkerhet.

Artikel 15

Flygtrafikledning

1. De avtalsslutande parterna är överens om att samarbeta nära på området för flygtrafikledning i syfte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Israel för att öka säkerheten och göra den allmänna lufttrafiken effektivare, optimera kapaciteten och minimera förseningar. För detta ändamål ska Israel delta i kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet som observatör. Den gemensamma kommittén ska övervaka detta samarbete.

2. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på deras respektive territorium ska följande gälla:

a) Israel ska vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella struktur för flygtrafikledning till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone funktionellt är oberoende av leverantörer av lufttrafikledningstjänster.

b) Europeiska unionen ska associera Israel med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompati-

Contracting Party shall evaluate possible adverse economic and operational effects on the operation of air services under this Agreement and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

13. Any action taken in accordance with the paragraphs 10 or 11 shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

14. Notwithstanding this Article, The Contracting Parties agree that no party will be obliged to reveal information, which may harm the national security of each of the Contracting Parties.

Article 15

Air Traffic Management

1. The Contracting Parties agree to cooperate closely in the field of air traffic management with a view to extending the Single European Sky to Israel in order to enhance safety and overall efficiency for general air traffic, to optimise capacities and to minimise delays. To this purpose, Israel shall be involved in the Single European Sky Committee as observer. The Joint Committee shall monitor this process of cooperation.

2. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation in their territories:

(a) Israel shall take the necessary measures to adjust its air traffic management institutional structures to the Single European Sky, in particular by establishing a pertinent national supervisory body at least functionally independent of the air navigation service provider(s); and

(b) The European Union shall associate Israel with relevant operational initiatives in the fields of air navigation services, airspace and

bilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom en lämplig samordning rörande Sesar.

3 a) De avtalsslutande parterna ska se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del B avsnitt A i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

b) De avtalsslutande parterna ska sträva efter att agera i enlighet med Europeiska unionens lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del B avsnitt B i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

Artikel 16

Miljö

1. De avtalsslutande parterna erkänner vikten av att skydda miljön vid utarbetandet och genomförandet av internationell luftfartspolitik.

2. De avtalsslutande parterna bekräftar att effektiva globala, regionala, nationella och/eller lokala åtgärder krävs för att minimera den civila luftfartens miljökonsekvenser.

3. De avtalsslutande parterna erkänner vikten av att arbeta tillsammans och att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta och minimera luftfartens effekter på miljön och ekonomin, och att säkerställa att eventuella förmildrande åtgärder är fullt förenliga med målen i detta avtal.

4. Ingenting i detta avtal ska hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder att förhindra eller på annat sätt åtgärda lufttransporters effekter på miljön, förutsatt att sådana åtgärder tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

5. De avtalsslutande parterna ska se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som

interoperability that stem from the Single European Sky, in particular through appropriate coordination on SESAR.

3 (a) The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Section A of Part B of Annex IV as detailed in Annex VI.

(b) The Contracting Parties shall endeavour to act in accordance with European Union regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Section B of Part B of Annex IV as detailed in Annex VI.

Article 16

Environment

1. The Contracting Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy.

2. The Contracting Parties acknowledge that effective global, regional, national and/or local action is needed to minimise the impact of civil aviation on the environment.

3. The Contracting Parties recognise the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider and minimise the effects of aviation on the environment and the economy, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.

4. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Contracting Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are applied without distinction as to nationality.

5. The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport

anges i del C i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

Artikel 17

Lufttrafikföretags skadeståndsansvar

1. De avtalsslutande parterna bekräftar sina skyldigheter enligt konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som undertecknades i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen).
2. De avtalsslutande parterna ska se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del D i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

Artikel 18

Konsumenträttigheter och skydd av personuppgifter

De avtalsslutande parterna ska se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del E i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

Artikel 19

Datoriserade bokningssystem

De avtalsslutande parterna ska på rättvis och icke-diskriminerande grund tillämpa sina lagar och andra författningar, inbegripet konkurrensregler, på driften av datoriserade bokningssystem. En avtalsslutande parts datoriserade bokningssystem, lufttrafikföretag och resebyråer ska behandlas på samma sätt som datoriserade bokningssystem, lufttrafikföretag och resebyråer som är verksamma på den andra avtalsslutande partens territorium.

Artikel 20

specified in Part C of Annex IV as detailed in Annex VI.

Article 17

Air Carrier Liability

1. The Contracting Parties reaffirm their obligations under the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999 (the Montreal Convention).
2. The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part D of Annex IV as detailed in Annex VI.

Article 18

Consumer Rights and Protection of Personal Data

The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part E of Annex IV as detailed in Annex VI.

Article 19

Computer Reservation Systems

The Contracting Parties shall apply their laws and regulations, including competition rules, to operations of computer reservation systems on a fair and non-discriminatory basis. The computer reservation systems, air carriers and travel agencies of one Contracting Party shall enjoy treatment equivalent to that given to the computer reservation systems, air carriers and travel agencies operating in the territory of the other Contracting Party.

Article 20

Sociala aspekter

De avtalsslutande parterna ska se till att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden minst uppfyller de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i del F i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 21

Tolkning och genomförande

1. De avtalsslutande parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.

2. Varje avtalsslutande part ska på sitt territorium ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt, särskilt de lagstadgade krav och standarder avseende lufttransport som anges i bilaga IV och förklaras närmare i bilaga VI.

3. Varje avtalsslutande part ska förse den andra avtalsslutande parten med all nödvändig information och allt nödvändigt bistånd, med förbehåll för den tillämpliga lagstiftningen i respektive avtalsslutande part, vid utredningar av eventuella överträdelser som denna andra avtalsslutande part utför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.

4. Närhelst de avtalsslutande parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats genom detta avtal i frågor som är av intresse för den andra avtalsslutande parten och som berör den andra avtalsslutande partens myndigheter eller företag, ska den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att yttra sig innan ett slutligt beslut fattas.

Social aspects

The Contracting Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures deliver, at minimum, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Part F of Annex IV as detailed in Annex VI.

TITLE III

INSTITUTIONAL PROVISIONS

Article 21

Interpretation and Enforcement

1. The Contracting Parties shall take all appropriate measures, whether general or particular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.

2. Each Contracting Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement and, in particular, the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex IV as detailed in Annex VI.

3. Each Contracting Party shall give the other Contracting Party all necessary information and assistance subject to the applicable law of the respective Contracting Party, in the case of investigations on possible infringements which that other Contracting Party carries out under its respective competences as provided in this Agreement.

4. Whenever the Contracting Parties act under the powers granted to them by this Agreement on matters which are of interest to the other Contracting Party and which concern the authorities or undertakings of the other Contracting Party, the competent authorities of the other Contracting Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.

Artikel 22

Den gemensamma kommittén

1. En kommitté sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna (nedan kallad den gemensamma kommittén) inrättas härmed; den ska ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på riktigt sätt. För detta ändamål ska den gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de fall som anges i detta avtal.
2. Den gemensamma kommitténs beslut ska antas i samförstånd och ska vara bindande för de avtalsslutande parterna. De ska verkställas av de avtalsslutande parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.
3. Den gemensamma kommittén ska själv anta sin arbetsordning.
4. Den gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt, dock minst en gång om året. Vardera avtalsslutande part kan begära att ett möte sammankallas
5. En avtalsslutande part får också begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock senast två månader efter det att begäran togs emot, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om något annat.
6. För att detta avtal ska kunna genomföras på riktigt sätt ska de avtalsslutande parterna utbyta information och, om någon av de avtalsslutande parterna så begär, hålla samråd i den gemensamma kommittén.
7. Om den ena avtalsslutande parten anser att ett beslut fattat av den gemensamma kommittén inte genomförts på riktigt sätt av den andra avtalsslutande parten, får den första avtalsslutande parten begära att frågan diskuteras i den gemensamma kommittén. Om den gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den avtalsslutande

Article 22

The Joint Committee

1. A committee composed of representatives of the Contracting Parties (hereinafter referred to as the Joint Committee) is hereby established, which shall be responsible for the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. For this purpose it shall make recommendations and take decisions in the cases provided for in this Agreement.
2. The decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus and shall be binding upon the Contracting Parties. They will be put into effect by the Contracting Parties in accordance with their own rules.
3. The Joint Committee shall adopt its Rules of Procedure.
4. The Joint Committee shall meet as and when necessary, and at least once a year. Either Contracting Party may request the convening of a meeting.
5. A Contracting Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.
6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Contracting Parties shall exchange information and, at the request of either Contracting Party, shall hold consultations within the Joint Committee.
7. If, in the view of one of the Contracting Parties, a decision of the Joint Committee is not properly implemented by the other Contracting Party, the former may request that the issue be discussed by the Joint Committee. If the Joint Committee cannot solve the issue within two months of its referral, the requesting Contracting Party may take appropriate safeguard measures under Article

part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24.

8. Varje beslut som fattas av den gemensamma kommittén ska innehålla uppgift om datum för när de avtalsslutande parterna ska ha genomfört beslutet och alla andra uppgifter som sannolikt kan vara av betydelse för ekonomiska aktörer.

9. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 i denna artikel får de avtalsslutande parterna, om den gemensamma kommittén inte har fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader från dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24.

10. Den gemensamma kommittén ska granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsinnehav, eller förändringar i den faktiska kontrollen över de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag.

11. Den gemensamma kommittén ska också bygga upp ett samarbete genom att
a) utföra sina särskilda uppgifter i fråga om förfarandet för regleringssamarbete, enligt vad som anges i avdelning II,

b) främja diskussioner på expertnivå om utveckling av och förslag till ny lagstiftning eller reglering om bland annat luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,

c) regelbundet granska de sociala verkningarna av tillämpningen av detta avtal, särskilt när det gäller sysselsättning, och utforma lämpliga åtgärder för att bemöta farhågor som anses vara legitima,

d) i samförstånd komma överens om förslag, tillvägagångssätt eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till detta avtals funktion,

e) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av detta avtal, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet, och

24.

8. The decisions of the Joint Committee shall state the date of its implementation in the Contracting Parties and any other information likely to concern economic operators.

9. Without prejudice to paragraph 2, if the Joint Committee does not take a decision on an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Contracting Parties may take appropriate temporary safeguard measures under Article 24.

10. The Joint Committee shall examine questions relating to bilateral investments of majority participation, or changes in the effective control of air carriers of the Contracting Parties.

11. The Joint Committee shall also develop cooperation by:
(a) carrying out its specific tasks in relation to the process of regulatory cooperation, as set out in Title II of this Agreement;

(b) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), competitive environment and consumer protection;

(c) regularly examining the social effects of the Agreement as it is implemented, notably in the area of employment, and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;

(d) agreeing, on the basis of consensus, on proposals, approaches or documents of a procedural nature directly related to the functioning of this Agreement;

(e) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement; and

f) behandla tillämpningen av avsnitt A.1 i bilaga IV (Förteckning över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet).

12. Parterna har som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor genom att utsträcka detta avtal till att även gälla tredjeländer. Den gemensamma kommittén ska för detta ändamål utarbeta ett förslag vad gäller de villkor och förfaranden, inklusive eventuella nödvändiga ändringar av detta avtal, som krävs för att tredjeländer ska kunna ansluta sig till detta avtal.

Artikel 23

Twistlösning och skiljeförfarande

1. Varje avtalsslutande part får på diplomatisk väg till det associeringsråd som inrättats enligt associeringsavtalet hänskjuta eventuella tvister som rör tillämpningen eller tolkningen av detta avtal och som inte har lösts i enlighet med artikel 22. Vid tillämpningen av denna artikel ska det associeringsråd som inrättats enligt associeringsavtalet fungera som gemensam kommitté.

2. Associeringsrådet får avgöra tvisten genom ett beslut.

3. De avtalsslutande parterna ska vidta de åtgärder som krävs för att genomföra det beslut som avses i punkt 2.

4. Om de avtalsslutande parterna inte kan lösa tvisten i enlighet med punkt 2, ska tvisten, på begäran av endera avtalsslutande parten, hänskjutas till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän i enlighet med följande förfarande:

a) Varje avtalsslutande part ska utse en skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljenämnd till vilken den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet; den tredje skiljemannen bör utses av de avtalsslutande parterna inom ytterligare

(f) addressing the application of section A.1 of Annex IV (list of air carriers subject to an operating ban).

12. The Parties share the goal of maximising the benefits for consumers, air carriers, labour, and communities on both sides by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall work to develop a proposal regarding the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, which would be required for third countries to accede to this Agreement.

Article 23

Dispute Resolution and Arbitration

1. Either Contracting Party may refer through diplomatic channels, to the Association Council established under the Association Agreement, any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, having not been resolved in accordance with Article 22. For the purposes of this Article, the Association Council established under the Association Agreement shall act as Joint Committee.

2. The Association Council may settle the dispute by means of a decision.

3. The Contracting Parties shall take the necessary measures to implement the decision referred to in paragraph 2.

4. Should the Contracting Parties be unable to settle the dispute in accordance with paragraph 2, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitration tribunal of three arbitrators in accordance with the procedure laid down hereafter:

(a) each Contracting Party shall appoint an arbitrator within sixty (60) days from the date of reception of the notification for the request for arbitration by the arbitration tribunal addressed by the other Contracting Party through diplomatic channels; the third arbitrator should be appointed by the Contracting

sextio (60) dagar. Om någon av de avtalsslutande parterna inte utser en skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får varje avtalsslutande part begära att ordföranden i Icaos råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt.

b) Den tredje skiljemannen som utses enligt villkoren i led a bör vara medborgare i en tredje stat som har diplomatiska förbindelser med var och en av de avtalsslutande parterna vid tidpunkten för utnämmandet, och ska fungera som skiljenämndens ordförande.

c) Skiljedomstolen ska fastställa sina rättegångsregler.

d) Med förbehåll för skiljenämndens slutliga beslut ska kostnaderna för skiljeförfarandet delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

5. På en avtalsslutande parts begäran får skiljenämnden förelägga den andra avtalsslutande parten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i avvaktan på nämndens slutliga beslut.

6. Skiljenämnden ska sträva efter att anta preliminära och slutliga beslut i samförstånd. Om samförstånd inte kan nås ska skiljenämnden anta sina beslut genom majoritetsröstning.

7. Om en av de avtalsslutande parterna inte handlar i enlighet med ett beslut som skiljenämnden har fattat i enlighet med denna artikel inom trettio (30) dagar från delgivningen av detta beslut, får den andra avtalsslutande parten, så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla de rättigheter eller privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljat den felande avtalsslutande parten.

Parties within sixty (60) additional days. If one of the Contracting Parties has not appointed an arbitrator within the agreed period, or if the third arbitrator is not appointed within the agreed period, each Contracting Party may request the President of the Council of the ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators, whichever is applicable;

(b) the third arbitrator appointed under the terms of paragraph a) above should be a national of a third State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment, and shall act as a President of the arbitration tribunal;

(c) the arbitration tribunal shall agree on its rules of procedure; and

(d) subject to the final decision of the arbitration tribunal, the expenses of the arbitration shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. At the request of a Contracting Party the arbitration tribunal may order the other Contracting Party to implement interim relief measures pending the arbitration tribunal's final decision.

6. The arbitration tribunal shall seek to adopt any provisional decision or final decision by consensus. Where consensus is not possible, the arbitration tribunal shall adopt its decisions by majority voting.

7. If one of the Contracting Parties does not act in conformity with a decision of the arbitration tribunal taken under the terms of this Article within thirty (30) days from the notification of the aforementioned decision, the other Contracting Party may, for as long as this failure endures, limit, suspend or revoke the rights or privileges which it had granted under the terms of this Agreement to the Contracting Party at fault.

Artikel 24

Skyddsåtgärder

1. De avtalsslutande parterna ska vidta de

Article 24

Safeguard Measures

1. The Contracting Parties shall take any

allmänna eller särskilda åtgärder som krävs för att de ska uppfylla sina skyldigheter enligt detta avtal. De ska se till att de mål som fastställs i avtalet uppnås.

2. Om en avtalsslutande part anser att den andra avtalsslutande parten har underlåtit att uppfylla någon av sina skyldigheter enligt detta avtal får den vidta lämpliga åtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på tillämpningsområde och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att avhjälpa situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets funktion ska prioriteras.

3. En avtalsslutande part som överväger att vidta skyddsåtgärder ska underrätta den andra avtalsslutande parten via den gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

4. De avtalsslutande parterna ska omgående inleda samråd i den gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3.1 d, artikel 4.1 d, artikel 13 och artikel 14 i detta avtal, får den berörda avtalsslutande parten inte vidta skyddsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 3, såvida inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsfristens utgång.

6. Den berörda avtalsslutande parten ska utan dröjsmål underrätta den gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

7. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel ska upphöra så snart den felande avtalsslutande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

Artikel 25

general or specific measures required to fulfil their obligations under this Agreement. They shall see to it that the objectives set out in this Agreement are attained.

2. If either Contracting Party considers that the other Contracting Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement, it may take appropriate measures. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures which will least disturb the functioning of this Agreement.

3. A Contracting Party which is considering taking safeguard measures shall notify the other Contracting Party through the Joint Committee and shall provide all relevant information.

4. The Contracting Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.

5. Without prejudice to Articles 3(1)(d) (Authorisation) and 4(1)(d) (Refusal, Revocation, Suspension or Limitation of Authorisation) and Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security), the Contracting Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 3, unless the consultation procedure under paragraph 4 has been concluded before the expiration of the stated time limit.

6. The Contracting Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.

7. Any action taken under the terms of this Article shall be suspended, as soon as the Contracting Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

Article 25

Avtalsets geografiska räckvidd

De avtalsslutande parterna förbinder sig att föra en löpande dialog i syfte att garantera avtalets överensstämmelse med Barcelona-processen, och de har som främsta mål att skapa ett gemensamt lufttrum för Europa–Medelhavsområdet. Därför ska möjligheten att gemensamt besluta om ändringar för att beakta liknande Europa–Medelhavsavtal om luftfart diskuteras inom den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.11.

Artikel 26

Förhållande till andra avtal

1. Bestämmelserna i detta avtal har företräde framför relevanta bestämmelser i befintliga bilaterala avtal och överenskommelser mellan Israel och medlemsstaterna. Utan hinder av någon bestämmelse i detta avtal får dock befintliga trafikerättigheter eller skyddsåtgärder som härrör från dessa bilaterala avtal eller andra överenskommelser och som inte omfattas av detta avtal, eller som är mer gynnsamma än detta avtal, fortsätta att utövas. För lufttrafikföretagens del kan sådana rättigheter och överenskommelser fortsätta att utövas av

a) lufttrafikföretag från Europeiska unionen, under förutsättning att de befintliga rättigheterna eller andra överenskommelserna utövas utan diskriminering mellan Europeiska unionens lufttrafikföretag på grundval av nationalitet,

b) lufttrafikföretag från Staten Israel.

2. Om de avtalsslutande parterna blir parter i ett multilateralt avtal, eller om de godkänner ett beslut som fattats av Icao eller av en annan internationell organisation och som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i den gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till denna utveckling.

3. Detta avtal ska inte påverka eventuella

Geographic Extension of the Agreement

The Contracting Parties commit to conduct a continuous dialogue to ensure the coherence of this Agreement with the Barcelona process, and they aim, as their ultimate goal, at a Common Euro-Mediterranean Aviation Area. Therefore, the possibility of mutually agreeing upon amendments to take into account similar Euro-Mediterranean aviation agreements shall be discussed within the Joint Committee in accordance with Article 22(11).

Article 26

Relationship to Other Agreements

1. The provisions of this Agreement supersede the relevant provisions of existing bilateral agreements and arrangements between Israel and the Member States. However, notwithstanding any term of this Agreement, existing traffic rights, security arrangements which originate from these bilateral agreements or other arrangements which are not covered under this Agreement, or which are more favourable, can continue to be exercised. As far as air carriers are concerned, such rights and arrangements can continue to be exercised by:

(a) Air carriers of the European Union, provided that there is no discrimination in the execution of these existing rights or other arrangements between air carriers of the European Union on the basis of nationality.

(b) Air carriers of the State of Israel.

2. If the Contracting Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

3. This Agreement shall be without preju-

beslut som fattas av de båda avtalsslutande parterna om att tillämpa framtida rekommendationer som kan komma att utfärdas av Icao. De avtalsslutande parterna får inte anföra detta avtal, eller någon del av det, som grund för att invända mot överväganden i Icao om att tillämpa alternativa strategier i frågor som omfattas av detta avtal.

4. De avtalsslutande parterna är ense om att det inte ska finnas några begränsningar eller hinder för att det i framtiden ingås skyddsöverenskommelser mellan Staten Israels regering och varje regering i Europeiska unionens medlemsstater på skyddsområden som faller utanför Europeiska unionens exklusiva behörighet. De avtalsslutande parterna är dock ense om att i) där det är möjligt och i enlighet med artikel 14.5 prioritera att skyddsöverenskommelser ingås på unionsnivå och ii) förse den gemensamma kommittén med all relevant information om sådana bilaterala skyddsöverenskommelser, med förbehåll för artikel 14.4.

Artikel 27

Ändringar

1. Om en av de avtalsslutande parterna önskar ändra bestämmelserna i detta avtal ska den underrätta den gemensamma kommittén om detta. Ändringen av detta avtal ska träda i kraft i enlighet med artikel 30.
2. Den gemensamma kommittén får på förslag från en avtalsslutande part och i enlighet med denna artikel besluta att ändra bilagorna till detta avtal.
3. Detta avtal ska inte påverka varje avtalsslutande parts rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, ensidigt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport som anges i bilaga IV, med beaktande av principen om icke-diskriminering och i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.
4. När ny lagstiftning eller ändring av be-

dice to any decision by the two Contracting Parties to implement future recommendations that may be made by the ICAO. The Contracting Parties shall not cite this Agreement, or any part of it, as the basis for opposing consideration in the ICAO of alternative policies on any matter covered by this Agreement.

4. The Contracting Parties agree that there will be no restriction or prevention to conclude, in the future, security arrangements between the Government of the State of Israel and each Government of the Member States of the European Union in security areas that fall outside the scope of the exclusive competence of the EU. However, the Contracting Parties agree (i) to privilege, when possible and in accordance with paragraph 5 of Article 14, the conclusion of Security arrangement at the EU level, and (ii) to provide the Joint Committee with the relevant information concerning those bilateral security arrangements, subject to Article 14, paragraph 14.

Article 27

Amendments

1. If one of the Contracting Parties wishes to revise the provisions of this Agreement, it shall notify the Joint Committee accordingly. The amendment to this Agreement shall enter into force in accordance with Article 30.
2. The Joint Committee may, upon the proposal of one Contracting Party and in accordance with this Article, decide to modify the Annexes of this Agreement.
3. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Contracting Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Agreement to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport mentioned in Annex IV, with respect to the principle of non-discrimination and in accordance with the provisions of this Agreement.
- . When new legislation or amendment to its

fintlig lagstiftning på området lufttransport som anges i bilaga IV övervägs av en av de avtalsslutande parterna ska denna part underrätta den andra avtalsslutande parten enligt vad som är lämpligt och möjligt. Överlämnande av denna information och, om en av de avtalsslutande parterna begär det, ett preliminärt utbyte av synpunkter kan äga rum i den gemensamma kommittén.

5. Varje avtalsslutande part ska regelbundet och utan dröjsmål underrätta den andra avtalsslutande parten om ny lagstiftning eller ändring av befintlig lagstiftning inom området lufttransport som anges i bilaga IV. Denna information kan lämnas i den gemensamma kommittén. På begäran av en avtalsslutande part ska den gemensamma kommittén inom sextio dagar anordna ett utbyte av synpunkter om följderna av den nya lagstiftningen eller ändringen för detta avtals funktion.

6. För att säkerställa att detta avtal fungerar väl ska den gemensamma kommittén

a) anta ett beslut om att ändra bilaga IV och/eller bilaga VI till detta avtal så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet, eller

b) anta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med detta avtal, eller

c) besluta om andra åtgärder, som ska vidtas inom rimlig tid, avseende den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga.

existing legislation in the field of air transport mentioned in Annex IV is being considered by one of the Contracting Parties, it shall inform the other Contracting Party as appropriate and possible. Providing such information and, at the request of one of the Contracting Parties, a preliminary exchange of views may take place in the Joint Committee.

5. Each Contracting Party shall regularly and as soon as appropriate inform the other Contracting Party of newly adopted legislation or amendment to its existing legislation in the field of air transport mentioned in Annex IV. Providing such information may take place in the Joint Committee. Upon the request of any Contracting Party, the Joint Committee shall within sixty days hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.

6. In order to safeguard the proper functioning of this Agreement, the Joint Committee shall:

(a) adopt a decision revising Annexes IV and/or VI of this Agreement so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question; or

(b) adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question shall be regarded as in accordance with this Agreement; or

(c) decide any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, regarding the new legislation or amendment in question.

Artikel 28

Uppsägning

1. Detta avtal ingås på obestämd tid.

2. Endera parten får, när som helst, skriftli-

Article 28

Termination

1. This Agreement is concluded for an unlimited period.

2. Either Party may, at any time, give notice

gen på diplomatisk väg underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp avtalet. En sådan underrättelse ska samtidigt skickas till Icao. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper från och med dagen för den skriftliga uppsägningen, såvida inte uppsägningen genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna återkallas före utgången av denna period.

Artikel 29

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat

Detta avtal och alla ändringar av det ska registreras hos Icao och hos FN:s sekretariat.

Artikel 30

Tillämpning och ikraftträdande

1. Detta avtal ska tillämpas provisoriskt, i enlighet med de avtalsslutande parternas nationella lagstiftning, från och med den dag då det undertecknas av de avtalsslutande parterna.
2. Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har slutförts. Vid denna utväxling ska Israel tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Israel den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som intygar att respektive medlemsstat har slutfört de förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande.

TILL BEVIS HÄR PÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the ICAO. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the IATA traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the expiry of this period.

Article 29

Registration with the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the ICAO and with the UN Secretariat.

Article 30

Application and Entry into force

1. This Agreement shall be applied provisionally, in accordance with the national laws of the Contracting Parties, as of the date of its signature by the Contracting Parties.
2. This Agreement shall enter into force one month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, Israel shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union its diplomatic note to the European Union and its Member States, and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to Israel the diplomatic note from the European Union and its Member States. The diplomatic note from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Upprättat i Luxemburg i två exemplar den tionde juni år tjugohundratretton, vilket motsvarar den sjunde dagen i Tammuz år femtusensjuhundrasjuttiofire i den judiska kalendern, på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och hebreiska, vilka alla texter är lika giltiga.

Done at Luxembourg on the tenth day of June in the year two thousand and thirteen, which corresponds to the second day of Tamuz in the year five thousand seven hundred and seventy three in the Hebrew calendar, in duplicate, in the Bulgarian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovene, Spanish, Swedish and Hebrew languages, each text being equally authentic.

BILAGA I

TJÄNSTER ENLIGT AVTAL OCH ANGIVNA FLYGLINJER

1. Denna bilaga omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal.
2. Varje avtalsslutande part beviljar den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag rätten att tillhandahålla lufttransporttjänster på de flyglinjer som anges nedan:
 - a) För Europeiska unionens lufttrafikföretag:

Punkter i Europeiska unionen – en eller flera mellanliggande punkter i Euromed-länder ⁽¹⁾, ECAA-länder ⁽²⁾ eller länder förtecknade i bilaga III – en eller flera punkter i Israel.
 - b) För Israels lufttrafikföretag:

Punkter i Israel – en eller flera mellanliggande punkter i Euromed-länder, ECAA-länder eller länder förtecknade i bilaga III – en eller flera punkter i Europeiska unionen.
3. Lufttrafik enligt punkt 2 i denna bilaga ska utgå från eller avslutas på israeliskt territorium för israeliska lufttrafikföretag och inom Europeiska unionens territorium för lufttrafikföretag från Europeiska unionen.
4. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får på någon av eller alla sina flygningar
 - a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,
 - b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,
 - c) trafikera mellanliggande punkter enligt punkt 2 i denna bilaga och punkter inom de avtalsslutande parternas territorium i vilken kombination och ordningsföljd som helst,
 - d) avstå från att landa på en eller flera punkter,
 - e) överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter,
 - f) göra uppehåll på punkter inom eller utanför de avtalsslutande parternas territorium, utan att det påverkar artikel 2.2 i detta avtal,
 - g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra avtalsslutande partens territorium, och
 - h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.
5. Varje avtalsslutande part ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmäss-

iga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingen avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag använder, utom av tekniska eller tull-, drifts-, miljö- eller hälsorelaterade skäl eller med tillämpning av artikel 7 i detta avtal.

6 Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får betjäna, inbegripet inom ramen för gemensamma linjebeteckningar, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flyglinjer, förutsatt att de inte utövar rättighet enligt femte frihetsrättigheten.

7. Utan hinder av andra bestämmelser i denna bilaga ger detta avtal inte några rättigheter att bedriva internationella lufttransporter till/från/genom ett tredjeland som inte har diplomatiska förbindelser med samliga avtalsslutande parter.

, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Kosovo enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244.

(1) Euromed-länderna är Marocko, Algeriet, Libyen, Egypten, Libanon, Jordanien, Israel, de palestinska områdena, Syrien och Turkiet.

(2) Med ECAA-länder avses de länder som är parter i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum: Europeiska unionens medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Kosovo enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244.

BILAGA II

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Utan hinder av punkterna 2 och 3 i denna bilaga, ska alla rättigheter, inbegripet trafikrättigheter, och all mer gynnsam behandling som redan tillerkänts genom bilaterala avtal eller överenskommelser mellan Israel och medlemsstater i Europeiska unionen och som förelåg den dag då detta avtal undertecknas fortsätta att utövas i enlighet med bestämmelserna i artikel 3 i detta avtal. För lufttrafikföretagens del kan sådana rättigheter och arrangemang fortsätta att utövas av

a) lufttrafikföretag från Europeiska unionen, under förutsättning att de befintliga rättigheterna eller andra arrangemangen utövas utan diskriminering mellan Europeiska unionens lufttrafikföretag på grundval av nationalitet,

b) lufttrafikföretag från Staten Israel.

2. För passagerartjänster, godstjänster och/eller posttjänster, var för sig eller tillsammans, ska lufttrafikföretag från Israel och från Europeiska unionens medlemsstater ha rätt att utöva de tredje och fjärde frihetsrättigheterna på de angivna flyglinjerna med förbehåll för följande övergångsbestämmelser:

a) Från och med dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster ska godkända lufttrafikföretag

i) för varje flyglinje, förutom de som anges i bilaga V, ha rätt att utföra det antal flygningar per vecka som gäller enligt respektive bilaterala avtal eller överenskommelse eller sju (7) flygningar per vecka, beroende vilket antal som är högst, och

ii) för de flyglinjer som anges i bilaga V ha rätt att utföra det antal flygningar per vecka som anges i bilaga V.

Från och med dagen för undertecknandet av detta avtal kommer det inte att finnas några begränsningar vad gäller antal godkända lufttrafikföretag per flyglinje för var och en av de avtalsslutande parterna.

b) Från och med den första dagen på den första IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster, ska godkända lufttrafikföretag ha rätt att,

i) för de flyglinjer som anges i del A i bilaga V, utföra tre (3) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som anges i del A i bilaga V, och

ii) för alla andra flyglinjer, inbegripet de som anges i del B i bilaga V, utföra sju (7) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led a i och a ii.

c) Från och med den första dagen på den andra IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster, ska godkända lufttrafikföretag ha rätt att utföra

i) för de flyglinjer som anges i del A i bilaga V, tre (3) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led b i, och

ii) för alla andra flyglinjer, inbegripet de som anges i del B i bilaga V, sju (7) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led b ii.

d) Med förbehåll för punkt 4 gäller att från och med den första dagen på den tredje IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster, ska godkända lufttrafikföretag ha rätt att,

i) för de flyglinjer som anges i del A i bilaga V, utföra fyra (4) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led c i, och

ii) för alla andra flyglinjer, inbegripet de som anges i del B i bilaga V, utföra sju (7) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led c ii.

e) Från och med den första dagen på den fjärde IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster, ska godkända lufttrafikföretag ha rätt att,

i) för de flyglinjer som anges i del A i bilaga V, utföra fyra (4) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led d i, och

ii) för alla andra flyglinjer, inbegripet de som anges i del B i bilaga V, utföra sju (7) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led d ii.

f) Från och med den första dagen på den femte IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal ska bestämmelserna i bilaga I tillämpas och de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt utöva de tredje och fjärde frihetsrättigheterna på de angivna flyglinjerna utan begränsningar i fråga om kapacitet, antal flygningar per vecka eller tjänstens regelbundenhet.

3. För icke reguljära lufttransporttjänster gäller följande:

a) Från och med dagen för undertecknandet av detta avtal ska driften av icke reguljära lufttransporttjänster fortsätta att vara föremål för de avtalsslutande parternas behöriga myndigheters godkännande; dessa kommer att bedöma ansökningar om sådant godkännande välvilligt.

b) Från och med den dag som avses i punkt 2 f i denna bilaga ska bestämmelserna i bilaga I tillämpas och de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt utöva de tredje och fjärde frihetsrättigheterna på de angivna flyglinjerna utan begränsningar i fråga om kapacitet, antal flygningar per vecka eller tjänstens regelbundenhet.

4. Före den dag som anges i punkt 2 d i denna bilaga ska den gemensamma kommittén sammanträda för att se över genomförandet av detta avtal och bedöma de kommersiella konsekvenserna av de första två stadierna i den övergångsperiod som beskrivs i denna bilaga. På grundval av denna bedömning och utan att det påverkar dess befogenheter enligt artikel 22 i detta avtal får den gemensamma kommittén i samförstånd besluta

a) att under en gemensamt överenskommen period som inte får överstiga två år skjuta upp tillämpningen av punkt 2 d, e och f på vissa flyglinjer, om den ovannämnda bedömningen ger vid handen att begränsningar som ålagts reguljära lufttransporttjänster har kringgåts genom drift av icke reguljära lufttransporttjänster eller att det finns en väsentlig obalans i trafikvolym-

men hos de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag som skulle kunna äventyra lufttrafik-tjänsternas fortbestånd, eller

b) att öka det antal ytterligare flygningar som anges i punkt 2 d i och 2 e i.

Om den gemensamma kommittén inte kan nå en överenskommelse får en avtalsslutande part vidta lämpliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 i detta avtal.

5. Israels genomförande och tillämpning av de lagstadgade krav och standarder som utfärdas genom den unionslagstiftning om luftfart som anges i bilaga IV ska godkännas av den gemensamma kommittén genom beslut på grundval av en utvärdering utförd av Europeiska unionen. En sådan utvärdering ska göras den dag som infaller tidigast av följande: i) den dag då Israel underrättar den gemensamma kommittén om att man har slutfört harmoniseringsprocessen på grundval av bilaga IV till detta avtal, eller ii) tre år efter detta avtals ikraftträdande.

6. Utan hinder av bestämmelserna i bilaga I och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 26.1 i detta avtal och punkt 1 i denna bilaga, ska de avtalsslutande parterna fram till den dag då det beslut som avses i punkt 5 i denna bilaga har fattats inte ha rätt att utöva femte frihetsrättigheter, inbegripet mellan punkter inom Europeiska unionens territorium, när de driver en tjänst enligt avtal på de angivna flyglinjerna.

BILAGA III

**FÖRTECKNING ÖVER STATER SOM AVSES I ARTIKLARNÄ 3, 4 OCH 8 OCH I
BILAGA I**

1. Republiken Island (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet)
 2. Furstendömet Liechtenstein (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet)
 3. Konungariket Norge (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet)
 4. Schweiziska edsförbundet (enligt avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart).
-

BILAGA IV

REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN

De likvärdiga lagstadgade krav och standarder i Europeiska unionens lagstiftning som avses i detta avtal ska utfärdas på grundval av följande rättsakter. Där så är nödvändigt anges nedan de specifika ändringarna för varje rättsakt. De likvärdiga lagstadgade kraven och standarderna ska vara tillämpliga i enlighet med bilaga VI, om inte annat anges i denna bilaga eller i bilaga II om övergångsbestämmelser.

A. FLYGSÄKERHET

A.1 Förteckning över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet

Israel ska så snart som möjligt vidta åtgärder som motsvarar de som vidtagits av Europeiska unionens medlemsstater på grundval av förteckningen över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet av säkerhetsskäl.

Åtgärderna kommer att vidtas i enlighet med de relevanta bestämmelserna om upprättande och offentliggörande av en förteckning över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet och de krav på om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, som fastställs i följande unionslagstiftning:

Nr 2111/2005

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–13 och bilagan

Nr 473/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–6, bilagorna A, B och C

Nr 474/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen regelbundet ändrad genom kommissionsförordningar

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1, 2 och 3, bilagorna A och B

Om en åtgärd ger upphov till allvarliga betänkligheter för Israel får Israel avbryta tillämpningen och ska utan dröjsmål hänskjuta frågan till den gemensamma kommittén enligt artikel 22.11 f i detta avtal.

A.2 Utredning av olyckor/tillbud och rapportering av händelser

A.2.1: Nr 996/2010

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–5, 8–18.2, 20, 21 och 23 samt bilagan

A.2.2: Nr 2003/42

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–6, 8–9

B. FLYGLEDNINGSTJÄNST

GRUNDFÖRORDNINGAR

Avsnitt A:

B.1: Nr 549/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning")

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1.1–1.3, 2, 4.1–4.4, 9, 10, 11.1, 11.2, 11.3 b och d, 11.4–11.6, 13

B.2: Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 4, 7.1, 7.2, 7.4, 7.5, 7.7, 8.1, 8.3, 8.4, 9, 10, 11, 12.1–12.4, 18.1, 18.2 och bilaga II

B.3: Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1, 3a, 4, 6.1–6.5, 6.7, 7.1, 7.3 och 8

B.4 : Nr 552/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1, 2, 3, 4.2, 5, 6, 6a, 7.1 och 8 samt bilagorna I–V

Förordningarna (EG) nr 549/2004–552/2004, ändrade genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

B.5: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 3, 8b.1, 8b.2, 8b.3, 8b.5, 8b.6 och 8c.1–8c.10 samt bilaga Vb

Avsnitt B:

B.2: Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 2.3, 7.6, 7.8, 8.2, 8.5, 9a.1–9a.5 och 13

B.3: Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 3 och 6.6

Förordningarna (EG) nr 549/2004–552/2004, ändrade genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

B.5: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 8b.4, 8c.10 och bilaga Vb punkt 4

GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER

Följande akter kommer att vara tillämpliga och relevanta om inte annat anges i bilaga VI i fråga om likvärdiga lagstadgade krav och standarder avseende "grundförordningarna":

Ram (förordning (EG) nr 549/2004)

—Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

Tillhandahållande av tjänster (förordning (EG) nr 550/2004)

—Kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008 om ett system för säkerhetssäkring av programvara vilket ska genomföras av leverantörer av flygtrafiktjänster och om ändring av bilaga II till förordning (EG) nr 2096/2005

Luftrum (förordning (EG) nr 551/2004)

—Kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM)

—Kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 av den 11 maj 2006 om luftrumsklassificering och tillstånd för flygningar enligt visuella flygregler ovanför flygnivå 195

—Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet

Driftskompatibilitet (förordning (EG) nr 552/2004)

—Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010

—Kommissionens förordning (EU) nr 929/2010 av den 18 oktober 2010 om ändring av förordning (EG) nr 1033/2006 avseende de Icao-bestämmelser som avses i artikel 3.1

—Kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum

—Kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 av den 30 mars 2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogator-koder för det gemensamma europeiska luftrummet

—Kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst

—Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet

—Kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst

Krav på flygledningstjänst/flygtrafiktjänster enligt förordning (EG) nr 216/2008 i dess lydelse enligt förordning (EG) nr 1108/2009

—Kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 av den 10 augusti 2011 om detaljerade bestämmelser för flygledarcertifikat samt vissa andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

—Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 av den 17 oktober 2011 om säkerhetstillsyn inom flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010

—Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010

C. MILJÖ

C.1: Nr 2002/30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen Ändrad eller anpassad genom 2003 års anslutningsakt och 2005 års anslutningsakt

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11.2 och 12 samt bilaga II.1–3

C.2: Nr 2006/93

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

Relevanta bestämmelser: artiklarna 1, 2, 3 och 5

D. LUFTTRAFIKFÖRETAGS SKADESTÅNDSANSVAR

D.1: Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor

ändrad genom

—Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 2.1 a, 2.1 c–g och 3–6

E. KONSUMENTRÄTTIGHETER OCH SKYDD AV PERSONUPPGIFTER

E.1: Nr 90/314

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–4.2, 4.4–4.7, 5–6

E.2: Nr 95/46

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–34

E.3: Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–16

E.4: Nr 1107/2006

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1.1, 2–16, bilagorna I och II

F. SOCIALA ASPEKTER

F.1: Nr 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1.1 och 2–9 i bilagan

BILAGA V

Del A: Avtalsenlig basturtäthet på vissa linjer (minst 14)

Typ av tjänst	Linjer		Baskapacitet (veckoturtäthet)
Passagerartransport	Wien	Tel Aviv (TLV)	För det första lufttrafikföretaget: 14 För det andra och följande lufttrafikföretag: 3
Passagerartransport	Paris (CDG - ORY - BVA)	Tel Aviv (TLV)	För det första lufttrafikföretaget: obegränsat För det andra och följande lufttrafikföretag: 7
Passagerartransport	Frankfurt	Tel Aviv (TLV)	14
Passagerartransport	Aten	Tel Aviv (TLV)	14
Passagerartransport	Rom	Tel Aviv (TLV)	25
Passagerartransport	Madrid	Tel Aviv (TLV)	21
Passagerartransport/ All frakt	London (LHR)	Tel Aviv (TLV)	För de två första lufttrafikföretagen: obegränsat

Del B: Avtalsenlig basturtäthet på vissa linjer högre än 7 men lägre än 14

Typ av tjänst	Linjer		Baskapacitet (veckoturtäthet)
Passagerartransport	Milano	Tel Aviv (TLV)	13
Passagerartransport	Berlin	Tel Aviv (TLV)	11
Passagerartransport	Barcelona	Tel Aviv (TLV)	10
Passagerartransport	München	Tel Aviv (TLV)	10

BILAGA VI

LAGSTADGADE KRAV OCH STANDARDER SOM SKA UPPFYLLAS VID TILLÄMPNING AV DEN EU-LAGSTIFTNING SOM ANGES I BILAGA IV TILL EUROPA-MEDELHAVSAVTALET OM LUFTFART MELLAN EU OCH ISRAEL

Ansvarsfriskrivning: Inget i denna bilaga ska ha företräde framför tillämpningen av EU-lagstiftningen inom EU.

DEL A.2: Utredning av olyckor/tillbud och rapportering av händelser

A.2.1: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	A2.1.1.1	Förordning nr 996/2010 syftar till att förbättra luftfartssäkerheten genom att säkerställa en hög grad av effektivitet och kvalitet i säkerhetsutredningar inom civil luftfart, vilkas enda syfte är att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar. Den innehåller också bestämmelser om tillgång i rätt tid till information om alla personer och allt farligt gods ombord på ett flygplan som är inblandat i en olycka. Vidare syftar den till att förbättra stödet till offer för flygolyckor och deras anhöriga.
2	A2.1.2.1	Definitionerna i artikel 2 i förordning 996/2010 ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och som anges i denna bilaga.
3	A2.1.3.1	De standarder och lagstadgade krav som anges i denna bilaga ska vara tillämpliga på säkerhetsutredningar av olyckor och allvarliga tillbud som genomförs av de avtalsslutande parterna, i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden.
4.1	A2.1.4.1	De avtalsslutande parterna ska säkerställa att säkerhetsutredningarna genomförs eller övervakas, utan extern påverkan, av en ständig nationell myndighet för säkerhetsut-

		redning inom civil luftfart (nedan kallad myndighet för säkerhetsutredning), som har kompetens att genomföra en oberoende fullständig säkerhetsutredning antingen på egen hand eller tillsammans med andra myndigheter för säkerhetsutredning.
4.2	A2.1.4.2	Myndigheten för säkerhetsutredning ska i sin verksamhet vara oberoende, särskilt av de luftfartsmyndigheter som ansvarar för luftvärdighet, certifiering, flygoperationer, underhåll, licensiering, flygkontroll eller flygplatsdrift, samt i allmänhet av varje annan part eller enhet vars intressen eller uppdrag skulle kunna råka i konflikt med de uppgifter som anförtrotts myndigheten för säkerhetsutredning eller påverka dess objektivitet.
4.3	A2.1.4.3	Myndigheten för säkerhetsutredning ska i samband med säkerhetsutredningens genomförande varken be om eller ta emot instruktioner från någon, och den ska ha oinskränkt befogenhet att bestämma över hur säkerhetsutredningarna ska genomföras.
4.4	A2.1.4.4	Den verksamhet som anförtros en myndighet för säkerhetsutredning får utvidgas till att även omfatta insamling och analys av uppgifter rörande flygsäkerhet, särskilt för ändamål som avser förebyggande av olyckor, förutsatt att dessa aktiviteter inte påverkar dess oberoende ställning och inte medför något ansvar i fråga om regelgivning, förvaltning eller standarder.
4.5	A2.1.4.5	En säkerhetsöversyn ska offentliggöras årligen på nationell nivå för att hålla allmänheten informerad om den allmänna flygsäkerhetsnivån. I analysen får de källor från vilka konfidentiell information har erhållits inte avslöjas.
4.6	A2.1.4.6	Myndigheten för säkerhetsutredning ska av respektive avtalsslutande part ges de medel som krävs för att den ska kunna utföra sina förpliktelser på ett oberoende sätt och ha möjlighet att erhålla tillräckliga resurser för detta.
5.1–3	A2.1.5.1	Den avtalsslutande parten måste utreda alla olyckor eller allvarliga tillbud som omfattas av utredningsskyldighet enligt bilaga 13 till konventionen.
5.4	A2.1.5.4	Myndigheter för säkerhetsutredning får besluta att utreda andra tillbud än sådana som avses i artikel 13 i konventionen om de förväntas kunna dra lärdomar med avseende på flygsäkerheten av dem.
5.5	A2.1.5.5	Säkerhetsutredningar får inte i något fall gälla fördelning

		av skuld eller ansvar. De ska vara oberoende av, skilda från och inte vara till förfång för rättsliga eller administrativa förfaranden för att fördela skuld eller ansvar.
8	A2.1.8.1	Förutsatt att kravet på att undvika intressekonflikt uppfylls får myndigheten för säkerhetsutredning erbjuda den nationella myndigheten för civil luftfart att, inom ramen för sin behörighet, utse en representant att delta som rådgivare till utredningsledaren i säkerhetsutredningar som myndigheten för säkerhetsutredning är ansvarig för, under övervakning av utredningsledaren och efter dennes godkännande. De nationella civila luftfartsmyndigheterna ska stödja den undersökning de deltar i genom att tillhandahålla den information som efterfrågas. De ska dessutom vid behov tillhandahålla rådgivare och utrustning till den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning.
9.1	A2.1.9.1	Alla inblandade personer som har kännedom om att en olycka eller ett allvarligt tillbud har inträffat ska utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten för säkerhetsutredning i den stat på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade.
9.2	A2.1.9.2	Myndigheten för säkerhetsutredning ska utan dröjsmål och i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden underrätta Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och de berörda tredjeländerna om alla olyckor och allvarliga tillbud som den fått underrättelse om. Den ska också underrätta Europeiska kommissionen och Easa om olyckan eller det allvarliga tillbudet inbegriper ett luftfartyg som är registrerat, som drivs, är tillverkat eller certifierat i EU.
10.1	A2.1.10.1	När ett tredjeland lämnar underrättelse om att en olycka eller ett allvarligt tillbud har inträffat ska den avtalsslutande part som är registreringsstat, operatörens stat, konstruktionsstat och tillverkningsstat snarast möjligt informera det tredjeland på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade om huruvida man avser att utse en ackrediterad representant i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden. Om en sådan ackrediterad representant utses ska även representantens namn och kontaktuppgifter meddelas samt beräknat ankomstdatum, om den ackrediterade representanten avser att resa till det land som skickade underrättelsen.

10.2	A2.1.10.2	Ackrediterade representanter för konstruktionsstaten ska utses av myndigheten för säkerhetsutredning i den avtalsslutande part på vars territorium innehavaren av certifikatet för luftfartygets eller motoranläggningens typkonstruktion har sitt huvudsakliga verksamhetsställe.
11.1	A2.1.11.1	Utredningsledaren ska genom sin befattning hos en myndighet för säkerhetsutredning och utan hinder av eventuella rättsliga utredningar ha befogenhet att vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla det som krävs för säkerhetsutredningen.
11.2	A2.1.11.2	Utan hinder av eventuella skyldigheter vad avser sekretess enligt den avtalsslutande partens lagstiftning, ska utredningsledaren särskilt ha rätt att a) erhålla direkt, obegränsad och obehindrad tillgång till platsen för olyckan eller tillbudet, samt till luftfartyget, dess innehåll eller dess vrak, b) säkerställa en omedelbar förteckning över bevis, och säkerställa kontrollerad bortforsling av vrakdelar eller andra delar för undersökning eller analys, c) erhålla omedelbar tillgång till och kontroll över färdregistratorerna, innehållet i dem och all annan relevant registrering, d) inom ramen för den avtalsslutande partens lagstiftning begära, och bidra till, en fullständig obduktion av döds-offrens kroppar och få omedelbar tillgång till obduktionsresultaten eller resultaten från prover som tagits, e) inom ramen för den avtalsslutande partens lagstiftning begära medicinsk undersökning av de personer som var inblandade i luftfartygets handhavande eller begära att tester utförs på prover som tagits från sådana personer, och att få omedelbar tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller tester, f) kalla och höra vittnen och begära att de lämnar eller tar fram information eller bevisning som är relevant för säkerhetsutredningen, g) erhålla obehindrad tillgång till alla relevanta uppgifter

		eller noteringar som innehas av luftfartygets ägare, innehavaren av certifikatet för typkonstruktion, den ansvariga underhållsorganisationen, utbildningsorganisationen, luftfartygets operatör eller tillverkare, de myndigheter som ansvarar för civil luftfart och tillhandahållare av flygtrafiktjänster och flygplatsdrift.
11.3	A2.1.11.3	Utredningsledaren ska låta utsträcka de befogenheter som anges i standard A2.1.11.2 till sina utredare och, om så är förenligt med den avtalsslutande partens tillämpliga lagstiftning, till deras rådgivare samt till de ackrediterade representanterna och deras rådgivare, i den utsträckning det är nödvändigt för att de ska kunna delta effektivt i säkerhetsutredningen Dessa befogenheter påverkar inte rättigheterna för utredare och experter som utses av den myndighet som har ansvaret för den rättsliga utredningen.
11.4	A2.1.11.4	Personer som deltar i säkerhetsutredningar ska fullgöra sina uppgifter på ett oberoende sätt och ska varken be om eller ta emot instruktioner från någon, utom från utredningsledaren.
12.1–2	A2.1.12.1	Om även en rättslig utredning inleds bör utredningsledaren underrättas om detta. I detta fall bör utredningsledaren säkerställa spårbarheten och handha förvaringen av färdregistratorer och alla fysiska bevis. Den rättsliga myndigheten får utse en tjänsteman från den myndigheten att följa med färdregistratorerna eller de fysiska bevisen till den plats där uppläsningen eller behandlingen ska göras. Om undersökningen eller analysen av sådana fysiska bevis kan modifiera, ändra eller förstöra dem, ska förhandsgodkännande från de rättsliga myndigheterna krävas, utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning. Om ett sådant godkännande inte ges inom skälig tid, bör utredningsledaren ändå kunna genomföra undersökningen eller analysen Om den rättsliga myndigheten har rätt att beslagta bevis bör undersökningsledaren ha direkt och obegränsad tillgång till och rätt att använda sådana bevis. Om det under säkerhetsutredningens gång framkommer eller uppstår misstankar om att en olaglig handling enligt nationell lagstiftning, såsom nationell lagstiftning om olycksutredning, bidrog till olyckan eller det allvarliga tillbudet, ska utredningsledaren omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna om detta. Om inte annat följer av

		standard A2.1.14.1 ska den relevanta information som samlats in under säkerhetsutredningen omedelbart och på begäran delges dessa myndigheter, och relevant material får också överföras till dessa myndigheter. Förmedling av den informationen och det bevismaterialet ska inte påverka den befogenhet som myndigheten för säkerhetsutredning har att fortsätta säkerhetsutredningen i samordning med de myndigheter till vilka kontrollen över platsen kan ha överförts.
12.3	A2.1.12.2	De avtalsslutande parterna ska se till att myndigheter för säkerhetsutredning, och andra myndigheter som kan förmodas delta i verksamhet i samband med säkerhetsutredningen, såsom rättsliga myndigheter, myndigheter för civil luftfart och räddningsmyndigheter, har arrangemang på förhand för samarbete. Dessa arrangemang ska respektera den säkerhetsutredande myndighetens oberoende och möjliggöra en skyndsam och effektiv teknisk undersökning. De bör i synnerhet täcka följande områden: Tillträde till olycksplatsen, bevarande av och tillgång till bevis, inledande och fortlopande rapportering om de olika förfarandenas status, informationsutbyte, lämplig användning av säkerhetsinformation, konfliktlösning.
13.1	A2.1.13.1	Den avtalsslutande part på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade ska vara ansvarig för att säkerställa en säker behandling av alla bevis och för att vidta alla rimliga åtgärder för att skydda sådana bevis och för att luftfartyget, dess innehåll och dess vrak hålls i säkert förvar under den tidsperiod som krävs för en säkerhetsutredning. Skydd av bevis ska innefatta bevarande, genom foton eller andra metoder, av bevis som kan komma att avlägsnas, utplånas, försvinna eller förstöras. Säkert förvar ska innefatta skydd mot ytterligare skada, tillträde av obehöriga, stöld och förstöring.
13.2	A2.1.13.2	I avvaktan på säkerhetsutredarnas ankomst får ingen ändra på olycksplatsens skick, ta några prover från den, göra någon förflyttning av eller provtagning från luftfartyget, dess innehåll eller dess vrak, eller röra eller flytta på det, med undantag för sådana åtgärder som kan vara nödvändiga av säkerhetsskäl eller för att bistå skadade personer, eller om de myndigheter som har kontroll över platsen har gett uttryckligt tillstånd, om möjligt, i samråd med myndigheten för säkerhetsutredning.

13.3	A2.1.13.3	Alla inblandade personer ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att bevara dokument, material och registrerade uppgifter som har ett samband med händelsen, särskilt för att förhindra att registreringar av samtal och larm efter flygningen raderas.
14	A2.1.14.1	Känslig säkerhetsinformation ska inte göras tillgänglig eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredningen. Domstol eller den myndighet som är behörig att besluta om utlämnande av handlingar enligt nationell lagstiftning får besluta att fördelarna med att lämna ut känslig säkerhetsinformation för något ändamål som är tillåtet i lag uppväger de ogynnsamma inhemska och internationella följder som en sådan åtgärd kan ha för den aktuella säkerhetsutredningen eller framtida säkerhetsutredningar.
15.1	A2.1.15.1	Anställda vid den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning, eller varje annan person som anlitas för att delta i eller bidra till säkerhetsutredningen, ska vara bunden av tillämpliga regler om eller förfaranden för tystnadsplikt, vilket inbegriper skydd av anonymiteten för dem som är inblandade i en olycka eller ett tillbud, enligt tillämplig lagstiftning.
15.2	A2.1.15.2	Den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning ska överföra den information som den anser är relevant för att förebygga en olycka eller ett allvarligt tillbud till personer som ansvarar för tillverkning eller underhåll av luftfartyg eller luftfartsutrustning, samt till enskilda personer eller juridiska personer med ansvar för luftfartygs handhavande eller för utbildning av personalen
15.3	A2.1.15.3	Den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredningen ska lämna ut relevanta faktauppgifter som erhållits under säkerhetsutredningen till de nationella civila luftfartsmyndigheterna, med undantag för känslig säkerhetsinformation eller information som skulle ge upphov till en intressekonflikt Den information de nationella civila luftfartsmyndigheterna tar emot ska skyddas i enlighet med de avtalsslutande parternas tillämpliga lagstiftning.
15.4	A2.1.15.4	Den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning ska ha befogenhet att informera offren och deras anhöriga eller deras sammanslutningar, eller offentliggöra information om de faktiska iakttagelser som gjorts, säkerhetsutredningens fortskridande, eventuella preliminära rapporter eller slutsatser och/eller säkerhetsrekommendationer, under förutsättning att detta inte äventyrar säkerhetsutred-

RP 53/2016 rd

		ningens syften och att det sker i full överensstämmelse med tillämplig lagstiftning i fråga om skydd av personuppgifter.
15.5	A2.1.15.5	Innan de uppgifter som avses i standard A2.1.15.4 offentliggörs ska den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning informera offren och deras anhöriga eller deras organisationer på ett sätt som inte äventyrar säkerhetsutredningens syften.
16.1	A2.1.16.1	Varje säkerhetsutredning ska redovisas i en rapport som ska utarbetas på ett sätt som är lämpligt i förhållande till olyckans eller det allvarliga tillbudets art och svårighetsgrad. I rapporten ska det anges att det enda syftet med säkerhetsutredningen är att förebygga framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar. Rapporten ska, om lämpligt, innehålla säkerhetsrekommendationer.
16.2	A2.1.16.2	I rapporten ska anonymiteten för varje enskild person som har varit inblandad i olyckan eller det allvarliga tillbudet skyddas.
16.3	A2.1.16.3	Om säkerhetsutredningar ger upphov till rapporter innan utredningen slutförts får myndigheten för säkerhetsutredning, innan rapporterna offentliggörs, begära in kommentarer från de berörda myndigheterna och innehavaren av certifikatet för typkonstruktion samt från den berörda tillverkaren och operatören. De ska vara bundna av de tillämpliga bestämmelserna om tystnadsplikt när det gäller samrådets innehåll.
16.4	A2.1.16.4	Innan den slutliga rapporten offentliggörs får myndigheten för säkerhetsutredning begära in kommentarer från de berörda myndigheterna och innehavaren av certifikatet för typkonstruktion samt från den berörda tillverkaren och operatören, som ska vara bundna av de tillämpliga bestämmelserna om tystnadsplikt när det gäller samrådets innehåll. När sådana kommentarer begärs ska myndigheten för säkerhetsutredning följa internationella standarder och rekommenderade förfaranden.
16.5	A2.1.16.5	Känslig säkerhetsinformation ska bara tas med i en rapport om den är relevant för analysen av olyckan eller det allvarliga tillbudet. Information eller delar av informationen som inte är relevanta för analysen får inte lämnas ut.
16.6	A2.1.16.6	Myndigheten för säkerhetsutredning ska offentliggöra slutrapporten snarast möjligt och om möjligt inom tolv

RP 53/2016 rd

		månader efter dagen för olyckan eller det allvarliga tillbudet.
16.7	A2.1.16.7	Om slutrapporten inte kan offentliggöras inom tolv månader, ska myndigheten för säkerhetsutredning lämna ett preliminärt utlåtande vid åtminstone varje årsdag efter olyckan eller det allvarliga tillbudet, i vilket utredningens fortskridande samt eventuella säkerhetsfrågor som uppkommit ska beskrivas.
16.8	A2.1.16.7	Myndigheten för säkerhetsutredning ska snarast möjligt översända en kopia av slutrapporterna och säkerhetsrekommendationerna till a) de berörda staternas myndigheter för säkerhetsutredning respektive för civil luftfart och till Icao, i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden, b) mottagarna av rapportens säkerhetsrekommendationer.
17.1	A2.1.17.1	Myndigheten för säkerhetsutredning ska i varje skede av säkerhetsutredningen och efter att ha konsulterat berörda parter, genom ett daterat foljebrev till de berörda myndigheterna, inklusive myndigheter i tredjeländer, rekommendera de förebyggande åtgärder som den anser det vara nödvändigt att omedelbart vidta för att förbättra flygsäkerheten.
17.2	A2.1.17.2	En myndighet för säkerhetsutredning får även utfärda säkerhetsrekommendationer på grundval av studier eller analyser av en rad undersökningar, eller annan verksamhet som utförs.
17.3	A2.1.17.3	En säkerhetsrekommendation får inte under några omständigheter ge upphov till en presumtion om skuld eller ansvar för en olycka, ett allvarligt tillbud eller ett tillbud.
18.1	A2.1.18.1	Mottagaren av en säkerhetsrekommendation ska bekräfta mottagandet av foljebrevet, samt inom 90 dagar från mottagandet av brevet underrätta den myndighet för säkerhetsutredning som har utfärdat rekommendationen om de åtgärder som adressaten har vidtagit eller överväger att vidta och, i tillämpliga fall, om den tid som krävs för att slutföra dem, och om inga åtgärder vidtas ange orsakerna till detta.
18.2	A2.1.18.2	Myndigheten för säkerhetsutredning ska inom 60 dagar

		från mottagandet av svaret underrätta mottagaren av säkerhetsrekommendationen om huruvida den anser att svaret är tillfredsställande eller ej samt lämna en motivering om den inte instämmer i beslutet att inte vidta någon åtgärd.
20	A2.1.20.1	1. EU:s och Israels lufttrafikföretag ska införa rutiner som gör det möjligt att a) så snart som möjligt ta fram en validerad förteckning, baserad på bästa tillgängliga uppgifter, över alla personer ombord, och b) omedelbart efter underrättelsen om att ett luftfartyg har råkat ut för en olycka ta fram en förteckning över farligt gods ombord. 2. För att passagerarnas anhöriga snabbt ska kunna få information om att deras anhöriga varit ombord på ett flygplan som varit inblandat i en olycka, ska lufttrafikföretagen erbjuda resenären möjligheten att ange namn och kontaktuppgifter på den person som ska kontaktas vid en eventuell olycka. Lufttrafikföretagen får endast använda dessa uppgifter om en olycka inträffar och de får inte lämnas vidare till en tredje part eller utnyttjas i kommersiellt syfte. 3. Namnet på en person ombord får inte offentliggöras innan anhöriga till denna person har underrättats av de relevanta myndigheterna. Den förteckning som anges i punkt 1 a ska vara konfidentiell, i enlighet med relevant lagstiftning i den avtalsslutande parten, och namnen på de enskilda personer som finns upptagna på förteckningen ska, om inget annat framgår av denna lagstiftning, endast offentliggöras om de anhöriga till personerna ombord inte har motsatt sig detta.
21	A2.1.21.1	1. För att skapa mer heltäckande och enhetliga åtgärder vid olyckor, ska varje avtalsslutande part upprätta en beredskapsplan för luftfartsolyckor på nationell nivå. Denna beredskapsplan ska även omfatta stöd till offren för flygolyckor inom civil luftfart och deras anhöriga. 2. Varje avtalsslutande part ska se till att varje lufttrafikföretag som etablerats på dess territorium har utarbetat en plan för stöd till offren för olyckor inom civil luftfart och deras anhöriga. Dessa planer bör särskilt beakta det psy-

		kologiska stödet till offren för olyckor inom civil luftfart och deras anhöriga och göra det möjligt för lufttrafikföretaget att hantera en stor olycka. Varje avtalsslutande part ska granska stödplanerna för de lufttrafikföretag som är etablerade på deras territorier. 3. En avtalsslutande part som har ett särskilt intresse i en olycka som inträffat på dess territorium, till följd av dödsfall eller svåra skador som drabbat dess medborgare, ska ha rätt att utse en expert som ska vara berättigad att a) besöka olycksplatsen, b) få tillgång till relevanta fakta, som har godkänts för offentligt utlämnande av den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning, samt till information om utredningens fortskridande, c) få en kopia av slutrapporten. 4. En expert som utsetts i enlighet med punkt 3 får, med förbehåll för tillämplig gällande lagstiftning, medverka vid identifiering av offer och delta i möten med överlevande från expertens stat.
23	A2.1.23.1	De avtalsslutande parterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelse av standarder och krav rörande utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart, som anges i denna bilaga. De sanktioner som fastställs ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

A.2.2: Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	A2.2.1.1	Syftet med detta direktiv är att bidra till att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa att relevant säkerhetsinformation rapporteras, samlas in, lagras, skyddas och sprids. Det enda syftet med rapportering av händelser är

RP 53/2016 rd

		att förebygga olyckor och tillbud, inte att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor.
2	A2.2.2.1	Definitionerna i artikel 2 i förordning 2003/42/EG ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör rapportering av händelser inom civil luftfart och som anges i denna bilaga.
3	A2.2.3.1	De standarder och krav som rör rapportering av händelser inom civil luftfart och som anges i denna bilaga ska tillämpas på händelser som utgör en fara eller som, om de inte åtgärdas, skulle utgöra en fara för luftfartyget, ombordvarande eller andra personer.
4.1	A2.2.4.1	De avtalsslutande parterna ska kräva att händelser rapporteras till de behöriga myndigheterna av varje person som är inblandad i händelsen eller av varje person som har licens enligt lagen om flygtrafiktjänster och av varje besättningsmedlem, även när denne inte var inblandad i händelsen.
5.1	A2.2.5.1	De avtalsslutande parterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska inrätta ett system för att samla in, utvärdera, bearbeta och lagra information om händelser som rapporterats.
5.2–3	A2.2.5.2	De behöriga myndigheterna ska lagra de insamlade rapporterna i sina databaser. Haverier och allvarliga tillbud ska också lagras i dessa databaser.
6	A2.2.6.1	Israel och medlemsstaterna ska delta i ett utbyte av relevant säkerhetsinformation. Den databas som används av Israel bör vara kompatibel med Eccairs mjukvara.
8.1	A2.2.8.1	De avtalsslutande parterna ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig sekretess för den information som de erhåller enligt direktiv 2003/42/EG. De får endast använda denna information i enlighet med syftet med direktiv 2003/42/EG.
8.2	A2.2.8.2	Oavsett vilken typ av händelse och olycka eller allvarligt tillbud det är fråga om, och hur den klassificeras, får enskilda personers namn och adress aldrig registreras i den databas som avses i standard A2.2.5.2.
8.3	A2.2.8.3	Utan att det påverkar tillämpningen av tillämpliga straffrättsliga bestämmelser, ska de avtalsslutande parterna avstå från att inleda rättsliga förfaranden rörande oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som de får känne-

RP 53/2016 rd

		dom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för det nationella systemet för obligatorisk rapportering av händelser, utom i de fall det rör sig om grov oakt-samhet.
9	A2.2.9.1	Varje avtalsslutande part ska inrätta ett system med frivil-lig rapportering för att underlätta insamling av informat-ion om brister som eventuellt inte fångas upp av systemet med obligatorisk rapportering, men som uppfattas som faktiska eller potentiella risker.

DEL B: Flygledningstjänst

B.1: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning"), ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
1.1 – 1.3	B.1.1.1	A	Syftet med initiativet till det gemensamma europeiska luftrummet är att förbättra de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, att bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och att förbättra den övergripande kvaliteten på systemet för flygledningstjänsten (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i de avtalsslutande parterna, i syfte att tillgodose kraven från alla användare av luftrummet. Det gemensamma europeiska luftrummet ska omfatta ett sammanhängande alleuropeiskt nät av flygvägar, flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket uteslutande bygger på säkerhet samt effektivitetsrelaterade och tekniska hänsynstagen till nytta för luftrumets användare. För att uppnå detta syfte fastställs genom förordning 549/2004 en harmoniserad rättslig ram för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Tillämpningen av förordning 549/2004 och av de åtgärder som avses i grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet ska inte påverka de avtalsslutande parternas överhöghet över sitt luftrum och de avtalsslutande parternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor, enligt artikel 13. Förordning 549/2004 och de åtgärder som avses i grundförordningarna för det gemensamma

			europiska luftrummet omfattar inte militära operationer och militär träning. Tillämpningen av förordning 549/2004 och av de åtgärder som avses i grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet ska inte påverka de avtalsslutande parternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart (<i>Chicagokonventionen</i>). Ytterligare ett mål i detta sammanhang är att bistå de avtalsslutande parterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i förordning 549/2004 och dess tillämpningsföreskrifter,
2	B.1.2.1	A	Definitionerna i artikel 2 i förordning 549/2004 ska vara tillämpliga på de standarder och krav som rör flygledningstjänst och som anges i denna bilaga. Alla hänvisningar till medlemsstaterna ska anses som hänvisningar till de avtalsslutande parterna.
4.1	B.1.4.1	A	De avtalsslutande parterna ska tillsammans eller var för sig, antingen utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt förordning 549/2004 och enligt de åtgärder som avses i artikel 3 i förordning 549/2004.
4.2	B.1.4.2	A	De nationella tillsynsmyndigheterna ska vara oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster. Detta oberoende ska uppnås genom lämplig åtskillnad, åtminstone funktionellt sett, mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och dessa leverantörer.
4.3	B.1.4.3	A	De nationella tillsynsmyndigheterna ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt. Detta ska uppnås genom tillämpning av lämpliga förvaltnings- och kontrollmekanismer, också

			inom en avtalsslutande parts förvaltning. Detta ska dock inte hindra de nationella tillsynsmyndigheterna från att utföra sina uppgifter i enlighet med de organisationsregler som gäller för nationella civila luftfartsmyndigheter eller andra offentliga organ.
4.4	B.1.4.4	A	De avtalsslutande parterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna har nödvändiga resurser och nödvändig kapacitet för att kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt förordning 549/2004 på ett effektivt sätt utan dröjsmål.
9	B.1.9.1	A	De sanktioner som de avtalsslutande parterna ska fastställa för i första hand luft- rumsanvändares och tjänsteleverantörers överträdelser av förordning 549/2004 och av de åtgärder som anges i grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.
10	B.1.10.1	A	De avtalsslutande parterna ska, i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, inrätta mekanismer för konsultation så att intressenter, inbegripet representativa yrkesorganisationer, på ett lämpligt sätt kan delta i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.
11.1	B.1.11.1	A	För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner införas. Det ska omfatta följande: a) Nationella planer som inbegriper prestationsmål inom nyckelområdena (ur kvalitetshänseende) säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, för att säkra överensstämmelse med initiativet det gemensamma europeiska luftrummet. b) Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner.

RP 53/2016 rd

11.2	B.1.11.2	A	I enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning 549/2004 får kommissionen utse Eurocontrol eller något annat opartiskt behörigt organ att agera som ett organ för prestationsgranskning. Organet för prestationsgranskning ska på de nationella tillsynsmyndigheternas begäran bistå dessa i genomförandet av prestationssystemet. Kommissionen ska se till att organet för prestationsgranskning agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.
11.3 b	B.1.11.3	A	De nationella planer som avses i standard B.1.11.1 ska upprättas av den nationella tillsynsmyndigheten och antas av den avtalsslutande parten. Dessa planer ska omfatta bindande nationella mål och en lämplig plan för stimulansåtgärder som ska godkännas av den avtalsslutande parten. Planerna ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumets användare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.
11.3 d	B.1.11.4	A	Referensperioden för prestationssystemet ska uppgå till minst tre och högst fem år. De avtalsslutande parterna och/eller de nationella tillsynsmyndigheterna ska under denna period, i den händelse att de nationella målen inte uppfylls, vidta de lämpliga åtgärder som de har utarbetat.
11.4	B.1.11.5	A	I prestationssystemet ska följande förfaranden ingå: a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, de avtalsslutande parterna och Eurocontrol.

			b) Urval av lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende i enlighet med Icaos dokument nr 9854 'Global Air Traffic Management Operational Concept', vilka överensstämmer med dem som identifierats i prestationssystemet i generalplanen för flygledningstjänsten, inbegripet säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, och vilka vid behov anpassats för att ta hänsyn till särskilda behov inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och relevanta mål för dessa områden, samt definition av en begränsad uppsättning centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten. c) Bedömning av de nationella prestationsmålen på grundval av den nationella planen. d) Övervakning av de nationella prestationsplanerna, inbegripet lämpliga varningsmekanismer.
11.5	B.1.11.6	A	Då prestationssystemet utarbetas ska det tas hänsyn till att flygtrafiktjänster en route, terminaltjänster och nätfunktioner skiljer sig från varandra och att detta bör beaktas, vid behov även vid kvalitetsmätningen.
11.6	B.1.11.7	A	Genomförandebestämmelserna avseende prestationssystem förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
13	B.1.13.1	A	Grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet ska inte hindra de avtalsslutande parterna från att tillämpa sådana åtgärder som behövs för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen. Åtgärderna utgörs framför allt av sådana som är absolut nödvändiga — för att i enlighet med Icaos regionala

			flygtrafikavtal övervaka det luftrum som medlemsstaterna ansvarar för, inbegripet förmågan att upptäcka, identifiera och bedöma alla luftfartyg som använder detta luftrum, för att försöka trygga flygsäkerheten och för att ingripa i syfte att trygga säkerhets- och försvarsbehov, — i händelse av allvarliga interna störningar som påverkar upprätthållandet av lag och ordning, — i händelse av krig eller allvarlig internationell spänning som innebär krigsfara, — för att en avtalsslutande part ska kunna uppfylla sina internationella skyldigheter avseende upprätthållandet av fred och internationell säkerhet, — för att genomföra militära operationer och träning, inbegripet nödvändiga möjligheter till övningar.
--	--	--	---

B.2: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster), ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
2.1–2.2	B.2.2.1	A	Den nationella tillsynsmyndigheten ska organisera lämpliga inspektioner och undersökningar för att säkerställa kontroll av överensstämmelsen med förordning 550/2004/EG, särskilt när det gäller en säker och effektiv drift av den verksamhet som utövas av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster för det luftrum som omfattas av den avtalslutande partens ansvarsområde. Den berörda leverantören av flygtrafiktjänster ska underlätta detta arbete.
2.3	B.2.2.2	B	Överenskommelser om tillsyn som säkerställer inspektioner och undersökningar av leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i ett luftrumsblock ska ingå mellan länder som deltar i det luftrumsblocket.
2.4–2.6	B.2.2.3	A	Överenskommelser för att säkerställa tillsyn och övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster från länder som tillhandahåller tjänster med avseende på ett annat lands luftrum ska ingå mellan de berörda länderna. Överenskommelserna ska innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av de tillämpliga gemensamma kraven ska hanteras.
4		A	Genomförandebestämmelserna avseende

RP 53/2016 rd

			flygsäkerhetskrav förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
7.1	B.2.7.1	A	Leverantörer av flygtrafiktjänster ska omfattas av certifiering i de avtalsslutande parterna.
7.3	B.2.7.2	A	Nationella tillsynsmyndigheter ska utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster om de är förenliga med förordning 1035/2011 och tillämplig nationell lagstiftning.
7.3	B.2.7.3	A	Certifikat får utfärdas för varje enskild flygtrafiktjänst som definieras i artikel 2 i förordning 549/2004 eller för ett paket av sådana tjänster.
7.3	B.2.7.4	A	Certifikaten ska regelbundet kontrolleras.
7.4 + bilaga II	B.2.7.5	A	I certifikaten ska anges rättigheterna och skyldigheterna för leverantörer av flygtrafiktjänster, inklusive lufrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval, med särskilt beaktande av säkerheten. Certifieringen får endast omfattas av de villkor som anges i bilaga II till förordning 550/2004. Dessa villkor ska vara objektivt motiverade, icke-diskriminerande, proportionella och tydliga.
7.5	B.2.7.6	A	De avtalsslutande parterna får tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster utan certifikat förutsatt att flygplansrörelserna först och främst inte är allmän lufttrafik.
7.6	B.2.7.7	B	Utfärdandet av certifikaten till leverantörer av flygtrafiktjänster ska medföra att dessa har möjlighet att erbjuda sina tjänster till andra avtalsslutande parter, andra leverantörer av flygtrafiktjänster, användare av lufrummet och flygplatser inom de avtalsslutande parterna.
7.7	B.2.7.8	A	De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka att krav och villkor som är knutna till certifikaten uppfylls.

RP 53/2016 rd

7.7	B.2.7.9	A	Om en nationell tillsynsmyndighet finner att innehavaren av ett certifikat inte längre uppfyller dessa krav eller villkor ska den vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls. Dessa åtgärder får omfatta återkallande av certifikatet.
7.8	B.2.7.10	B	En avtalsslutande part ska erkänna alla certifikat som utfärdats i en annan avtalsslutande part i enlighet med de standarder och lagstadgade krav som rör flygledningstjänst och som anges i denna bilaga.
8.1	B.2.8.1	A	De avtalsslutande parterna ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte ska de avtalsslutande parterna utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat i de avtalsslutande parterna.
8.2	B.2.8.2	B	Rättssystem ska inte förhindra tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster genom krav på att leverantörer av flygtrafikledningstjänster a) ägs av en viss stat eller dess medborgare, antingen direkt eller genom majoritetsägande, b) bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har sitt säte i den staten eller c) endast använder inrättningar i den staten.
8.3	B.2.8.3	A	De avtalsslutande parterna ska fastställa de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de tjänsteleverantörer som utnämns. Sådana skyldigheter får innehålla villkor för att i rätt tid tillhandahålla relevant information som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för.
8.4	B.2.8.4	A	De avtalsslutande parterna har handlingsfrihet att välja en tjänsteleverantör, på villkor att den senare uppfyller de standarder och lagstadgade villkor som rör flygledningstjänst och som anges i denna bilaga.

8.5	B.2.8.4	B	När det gäller funktionella luftrumsblock som inrättas i enlighet med artikel 9a och som sträcker sig över luftrum som faller under flera avtalsslutande parter ansvarsområde ska de berörda avtalsslutande parterna gemensamt utse, i enlighet med artikel 8.1 i förordning 550/2004, en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, minst en månad före införandet av det funktionella luftrumsblocket.
9	B.2.9.1	A	De avtalsslutande parterna får utse en leverantör av flygvärdertjänster att leverera alla eller delar av flygvärdertdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.
9a.1	B.2.9a.1	B	De avtalsslutande parterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att införa funktionella luftrumsblock i syfte att uppnå erforderlig kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportsystemets övergripande kvalitet och en minskad miljöpåverkan. De avtalsslutande parterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra, särskilt avtalsslutande parter som inrättar angränsande funktionella luftrumsblock, för att säkerställa överensstämmelse med denna bestämmelse.
9a.2	B.2.9a.2	B	Funktionella luftrumsblock ska särskilt a) stödja sig på en flygsäkerhetsbevisning, b) möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena, c) säkerställa förenlighet med det europeiska flygvägsnätet som inrättats i enlighet med artikel 6 i förordningen om luftrummet, d) motiveras av det sammanlagda mervärdet, inbegripet optimal användning av tekniska och mänskliga resurser, grundat på lönsamhetsanalyser, e) säkerställa en löpande och flexibel överföring av ansvaret

			för flygkontrolltjänsten mellan flygtrafikledningsenheter, f) säkerställa förenlighet mellan de olika luftrumskonfigurationerna, bland annat genom att optimera de befintliga flyginformationsregionerna, g) uppfylla de villkor som härrör från regionala överenskommelser som har ingåtts inom Icao, h) respektera befintliga regionala avtal vid ikraftträdandet av förordning 550/2004, och i) underlätta förenlighet med prestationsmål.
9a.3	B.2.9a.3	B	Ett funktionellt luftrumsblock ska inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de avtalsslutande parter, och, i förekommande fall, de tredjeländer, som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i det funktionella luftrumsblocket. Före inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock ska berörd(a) avtalsslutande part(er) överlämna erforderliga uppgifter till de andra avtalsslutande parterna och till andra berörda parter och ge dem möjlighet att inkomma med synpunkter.
9a.4	B.2.9a.4	B	Om ett funktionellt luftrumsblock gäller luftrum som helt eller delvis omfattas av två eller fler avtalsslutande parters ansvarsområde ska det avtal genom vilket luftrumsblocket inrättas innehålla de nödvändiga bestämmelserna om det sätt på vilket blocket kan ändras och det sätt på vilket en avtalsslutande part kan träda ut ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang.
9a.5	B.2.9a.5	B	Vid problem mellan två eller flera avtalsslutande parter om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, får de berörda avtalsslutande parterna tillsammans överlämna ärendet till kommittén för det gemensamma luftrummet för yttrande. Yttrandet ska tillställas de berörda avtalsslutande parterna. Utan att det påverkar tillämpningen av standard B.2.9a.3 ska de avtalsslutande parterna ta hänsyn till det yttrandet för att finna en lösning.

RP 53/2016 rd

10.1	B.2.10.1	A	Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade i de avtalsslutande parterna.
10.2	B.2.10.2	A	Leverantörer av flygtrafiktjänster ska formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka leverantörernas särskilda uppgifter och funktioner fastställs och som möjliggör ett utbyte av verksamhetsrelaterade uppgifter mellan alla tjänstleverantörerna när det gäller allmän flygtrafik. Dessa överenskommelser skal anmälas till den berörda nationella tillsynsmyndigheten eller berörda myndigheter.
10.3	B.2.10.3	A	För tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster krävs de avtalsslutande parternas godkännande. För tillhandahållandet av flygvärdertjänster krävs de avtalsslutande parternas godkännande, om de har utsett en leverantör med ensamrätt i enlighet med standard B.2.9.1.
11	B.2.10.4	A	De avtalsslutande parterna ska inom ramen för den gemensamma transportpolitiken vidta nödvändiga åtgärder för att se till att det mellan behöriga civila och militära myndigheter upprättas eller förnyas skriftliga överenskommelser eller likvärdiga juridiska överenskommelser avseende förvaltningen av särskilda lufttrumsblock.
12.1	B.2.12.1	A	Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, oavsett form för ägande och rättslig form, utforma, inlämna till granskning och offentliggöra sina finansiella räkenskaper.
12.2	B.2.12.2	A	I varje fall ska leverantörer av flygtrafiktjänster offentliggöra en årsredovisning och regelbundet underställas en oberoende revision.
12.3	B.2.12.3	A	Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster ska leverantörer av flygtrafiktjänster identifiera och lämna upplysning om de kostnader och inkomster som härrör från

			flygtrafiktjänster, uppdelade i enlighet med det tillämpliga avgiftssystemet för flygtrafiktjänster och, vid behov, ge en sammanställd redovisning för tjänster som inte är flygtrafiktjänster på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om de berörda tjänsterna tillhandahölls av separata företag.
12.4	B.2.12.4	A	De avtalsslutande parterna ska utse behöriga myndigheter som ska ha rätt att ta del av räkenskaperna för de tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster inom det luft- rum som ligger inom deras ansvarsområde.
13.1	B.2.13.1	B	När det gäller allmän flygtrafik ska relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter ut- bytas i realtid mellan alla leverantörer av flygtrafiktjänster, lufttrummetts användare och flygplatser så att deras operativa behov kan underlättas. Uppgifterna ska användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.
13.2	B.2.13.2	B	Berörda myndigheter, certifierade leveran- törer av flygtrafiktjänster, lufttrummetts an- vändare och flygplatser ska beviljas till- gång till verksamhetsrelaterade uppgifter på ett icke-diskriminerande sätt.
13.3	B.2.13.3	B	Certifierade tjänsteleverantörer, användare av lufttrummet och flygplatser ska fastställa standardvillkor för tillgång till andra rele- vanta verksamhetsrelaterade uppgifter än sådana som avses i punkt 1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska godkänna dessa standardvillkor. Närmare föreskrifter för sådana villkor ska vid behov fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ram- förordningen.
18.1–18.2	B.2.18.1	A	De avtalsslutande parternas tillsynsmynd- igheter, i enlighet med partens nationella lagstiftning, och kommissionen får inte röja förtrolig information, särskilt om informat- ionen avser leverantörer av flygtrafiktjäs- ter, deras affärsrässiga förhållanden eller deras kostnadskomponenter. Detta ska inte påverka de avtalsslutande parternas eller

			kommissionens rätt röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter; ett sådant röjande ska vara proportionellt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare, flytplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras affärshemligheter.
--	--	--	--

B.3: Europaparlamentets och rådets förordning (EC) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luft- rummet ("förordning om lufrummet"), ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
1	B.3.1.1	A	Syftet är att inom den gemensamma transportpolitiken stödja ett koncept för ett stegvis mer integrerat operativt lufrum och att inrätta gemensamma förfaranden för utformning, planering och förvaltning som säkerställer att flygledningstjänsten fungerar effektivt och säkert. Användningen av lufrummet ska stödja driften av flygtrafiktjänster som en sammanhängande helhet i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004. Detta ska tillämpas på det lufrum inom Icao-regionerna Europa och Afrika där de avtalsslutande parterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster i enlighet med förordning 550/2004. De avtalsslutande parterna får också tillämpa förordning 551/2004 på det lufrum för vilket de ansvarar inom andra Icao-regioner på villkor att de informerar övriga avtalsslutande parter om detta.
3.1	B.3.3.1	B	De avtalsslutande parterna ska sträva efter att inrätta en gemensam europeisk övre

			flyginformationsregion (EUIR) som erkänns av Icao.
3.2	B.3.3.2	B	EUIR ska utformas så att den omfattar det luftrum som omfattas av de avtalsslutande parternas ansvar i enlighet med artikel 1.3 i förordning 551/2004 och den får även omfatta luftrum tillhörande tredjeländer i Europa.
3.3	B.3.3.3	B	Inrättandet av EUIR ska inte påverka de avtalsslutande parternas ansvar för utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster för luftrum som omfattas av deras ansvar i enlighet med standard B.2.8.1.
3.4	B.3.3.4	B	De avtalsslutande parterna ska behålla sitt ansvar gentemot Icao inom de geografiska gränserna för de övre flyginformationsregionerna och de flyginformationsregioner som Icao har tilldelat dem.
3a	B.3.3a.1	A	Genomförandebestämmelserna avseende digital luftfartsinformation förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
4	B.3.4.1	A	Genomförandebestämmelserna avseende trafikregler och luftrumsklassificering förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
6.1	B.3.6.1	A	Nätverket för flygledningstjänsten ska genom sina uppgifter möjliggöra optimerad användning av luftrummet och säkerställa att luftrumets användare kan trafikera förstahandsflygvägar, samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafik-tjänster möjliggörs. Dessa uppgifter ska inrikta sig på stöd till initiativ på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrumsblock och utföras med respekt för principen om åtskillnad mellan regleringsuppgifter och driftsmässiga uppgifter.
6.2	B.3.6.2	A	Uppgifter som utförs av nätverksförvaltaren vad avser flygvägsutformning och förvaltning av knappa resurser samt möjlig-

			heten att utse t.ex. Eurocontrol till nätverksförvaltare.
6.3	B.3.6.3	A	Kommissionen får, efter vederbörligt samråd med berörda parter inom näringslivet, utöka förteckningen över uppgifter i standard B.3.6.2 med ytterligare uppgifter. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av förordning 551/2004 genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.
6.4	B.3.6.4	A	Närmare bestämmelser för genomförandet av de åtgärder som avses i artikel 6 i förordningen om luftrummet (551/2004), med undantag för dem som avses i artikel 6.6–6.9 i förordning 551/2004, förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel, ska tillämpas. Genomförandebestämmelserna ska framför allt avse följande: a) Samordningen och harmoniseringen av processer och förfaranden för att effektivisera förvaltningen av frekvenser för flyget, inbegripet framtagning av principer och kriterier. b) Den centrala uppgiften att samordna arbetet med att tidigt identifiera och tillgodosä behoven av frekvenser inom de frekvensband som tilldelats den allmänna flygtrafiken i Europa, till stöd för utformningen och driften av det europeiska luftfartssystemet. c) Ytterligare uppgifter för nätverket för flygledningstjänsten, enligt definitionerna i generalplanen för flygledningstjänsten. d) Detaljerade arrangemang för beslutsfattande i samarbete mellan de avtalsslutande

			parterna, leverantörerna för flygtrafiktjänster och förvaltningen av lufttransportnätet. e) Förfaranden för samråd med berörda parter vid beslutsfattandet på både nationell och europeisk nivå. f) Arbetet med att mellan förvaltningen av lufttransportnätet och de nationella frekvensförvaltarna fördela uppgifter och ansvar inom det radiospektrum som av Internationella telekommunikationsunionen upplåtits för allmän flygtrafik, så det skapas garantier för att den nationella frekvensförvaltningen fortsätter sköta sådana uppgifter som inte påverkar nätet. I sådana fall som faktiskt påverkar nätet ska de nationella frekvensförvaltarna samarbeta med dem som ansvarar för förvaltningen av lufttransportnätet för att frekvenserna ska användas så ändamålsenligt som möjligt.
6.5	B.3.6.5	A	Andra aspekter av luftrumets utformning än de som avses i artikel 6.2 i förordning 551/2004 ska behandlas på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrumsblock. Denna utformningsprocess ska beakta trafikbelastningar och komplexitet, nationella prestationsplaner eller prestationsplaner för funktionella luftrumsblock och ska inbegripa fullt samråd med relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet, och i förekommande fall, militära myndigheter.
6.6	B.3.6.6	B	De avtalsslutande parterna ska överlåta åt Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att, under vederbörlig tillsyn, förvalta flödesplaneringen.
6.7	B.3.6.7	A	Genomförandebestämmelserna avseende flödesplaneringen förtecknade i bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart

			mellan EU och Israel ska tillämpas.
7.1	B.3.7.1	A	Med beaktande av hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade ska de avtalsslutande parterna säkerställa en enhetlig tillämpning inom det gemensamma europeiska luftrummet av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av Icao och utarbetats av Eurocontrol för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.
7.3	B.3.7.2	A	Genomförandebestämmelserna avseende flexibel användning av luftrummet förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
8.1	B.3.8.1	A	Om tillämpningen av artikel 7 i förordning 551/2004 ger upphov till betydande operativa svårigheter får de avtalsslutande parterna tillfälligt upphäva en sådan tillämpning under förutsättning att de utan dröjsmål informerar den gemensamma kommittén.
8.2	B.3.8.2	A	Efter det att ett tillfälligt upphävande har införts får justeringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med artikel 7.3 i förordning 551/2004 utarbetas för det luftrum som den berörda avtalsslutande parten ansvarar för.

B.4: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet"), ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard

RP 53/2016 rd

1 + bilaga I	B.4.1.1	A	Inom ramförordningens räckvidd omfattar förordning 552/2004 driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Förordning 552/2004 ska tillämpas på de system, komponenter och därmed förbundna förfaranden som fastställs i bilaga I till den förordningen. Målet är att uppnå driftskompatibilitet mellan de olika systemen, komponenterna och därmed förbundna förfaranden för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, med beaktande av relevanta internationella regler, samt att säkerställa ett samordnat och snabbt införande av nya överenskomna, godkända system för drift och teknik inom flygledningstjänst.
2 + bilaga II	B.4.2.1	A	Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter och därmed förbundna förfaranden ska uppfylla de grundläggande kraven. De grundläggande kraven återges i bilaga II till förordning 552/2004.
3	B.4.3.1	A	Genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas. System, komponenter och därmed förbundna förfaranden ska stå i överensstämmelse med de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet under hela den tid som de är i drift. Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet ska särskilt omfatta a) fastställande av eventuella specifika krav som kompletterar eller vidareutvecklar de grundläggande kraven, i synnerhet i fråga om flygsäkerhet, sammanhängande drift och prestanda, och/eller b) i förekommande fall beskrivning av eventuella specifika krav som kompletterar eller vidareutvecklar de grundläggande kraven, i synnerhet med avseende på ett samordnat införande av nya, överenskomna godkända system för drift och teknik, och/eller c) faststäl-

			lande av komponenterna när system behandlas, och/eller d) beskrivning av de specifika förfarandena för överensstämmelsebedömning, i förekommande fall med deltagande av anmälda organ som avses i artikel 8 i förordning 552/2004, på grundval av de moduler som fastställs i beslut 93/465/EEG, vilka ska användas för att bedöma komponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt kontrollen av system, och/eller e) specificering av villkoren för genomförande, eventuellt tillsammans med det datum då alla relevanta aktörer måste uppfylla dem. I syfte att finna den mest hållbara lösningen och upprätthålla en överenskommen, hög säkerhetsnivå, ska, när genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet utarbetas, antas och ses över, hänsyn tas till de beräknade kostnaderna för och fördelarna med de tekniska lösningar som gör det möjligt att följa dessa bestämmelser. En bedömning av kostnaderna för och fördelarna med dessa lösningar för alla berörda aktörer ska bifogas varje utkast till genomförandebestämmelse för driftskompatibilitet. Genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.
4.2		A	De grundläggande kraven och/eller genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska förutsättas vara uppfyllda för de system, och därmed förbundna förfaranden, eller komponenter som uppfyller de relevanta gemenskapsspecifikationer vars referensnummer har offentliggjorts i <i>Europeiska unionens officiella tidning</i>.
5 + bilaga III	B.4.5.1	A	Komponenter ska åtföljas av en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet. Uppgifterna i denna försäkran anges i bilaga III till förordning 552/2004. Tillverkaren eller dennes i de avtalsslutande parterna etablerade befullmäktigade

			företrädare ska genom EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet garantera och försäkra att han har tillämpat bestämmelserna i de grundläggande kraven och i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet. De grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska förutsättas vara uppfyllda för de komponenter som åtföljs av EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet. I de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska det vid behov fastställas vilka uppgifter som ska utföras av det anmälda organ som avses i artikel 8 i förordning 552/2004 i samband med bedömningen av komponenters överensstämmelse eller lämplighet.
6 + bilaga IV	B.4.6.1	A	Systemen ska omfattas av en EG-kontroll, som ska genomföras av leverantören av flygtrafiktjänster i enlighet med de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, för att se till att de uppfyller de grundläggande kraven i förordning 552/2004 och genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet när de införlivas med det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Innan ett system tas i bruk, ska den relevanta leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkringen om kontroll som bekräftar överensstämmelse, och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med ett tekniskt dokument. Uppgifterna i denna försäkringen och i det tekniska dokumentet anges i bilaga IV till förordning 552/2004. Den nationella tillsynsmyndigheten får begära ytterligare information som är nödvändig för att övervaka denna överensstämmelse. I de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska det i förekommande fall fastställas vilka uppgifter som de anmälda organ som avses i artikel 8

			i förordning 552/2004 ska utföra i samband med kontrollen av systemen. EG-försäkringen om kontroll ska inte påverka bedömningar som den nationella tillsynsmyndigheten kan behöva genomföra av andra orsaker än driftskompatibilitet.
6a	B.4.6a.1	A	Ett certifikat som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet och som gäller komponenter eller system ska, vid tillämpning av artiklarna 5 och 6 i förordning 552/2004, anses utgöra en EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet, eller en EG-försäkringen om kontroll, om det styrker överensstämmelse med de grundläggande kraven i förordning 552/2004 och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.
7.1	B.4.7.1	A	Om en nationell tillsynsmyndighet konstaterar att a) en komponent som åtföljs av en EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet, eller b) ett system som åtföljs av en EG-försäkringen om kontroll inte uppfyller de grundläggande kraven och/eller de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, ska den, med hänsyn till behovet att garantera flygsäkerhet och kontinuitet av driften, vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa användningsområdet för den berörda komponenten eller det berörda systemet eller för att förbjuda dess användning av de enheter som faller under myndighetens ansvar.
8.1	B.4.8.1	A	De avtalsslutande parterna ska till den gemensamma kommittén anmäla de organ som de har utnämnt för att utföra uppgifter i samband med den bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som avses i artikel 5 i förordning 552/2004 och/eller den kontroll som avses i artikel 6 i förordning

			552/2004, med angivande av varje organs ansvarsområde och det identifikationsnummer som de erhållit av kommissionen.
8.2	B.4.8.2	A	De avtalsslutande parterna ska tillämpa kriterierna i bilaga V till förordning 552/2004 vid bedömningen av vilka organ som ska anmälas. De organ som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder ska anses uppfylla dessa kriterier.
8.3 + bilaga V	B.4.8.3	A	De avtalsslutande parterna ska återkalla anmälan av ett anmält organ som inte längre uppfyller kriterierna i bilaga V till förordning 552/2004. De ska omedelbart underrätta den gemensamma kommittén om detta.
8.4	B.4.8.4	A	Utan att det påverkar tillämpningen av kraven i artikel 8.1, 8.2 och 8.3 i förordning 552/2005 får de avtalsslutande parterna besluta att utnämna organisationer som erkänts i enlighet med artikel 3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster som anmälda organ.

B.5: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
3	B.5.3.1	A	Definitionerna i artikel 3 da, 3 e, 3 f, 3 g, 3 q, 3 r, 3 s i förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, ska vara till-

			lämpliga på de standarder och krav som rör flygledningstjänst och som anges i denna bilaga. Alla hänvisningar till medlemsstaterna ska anses som hänvisningar till de avtalsslutande parterna.
8b.1	B.5.8b.1	A	Tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster ska uppfylla de grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
8b.2	B.5.8b.2	A	Leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänst/-flygtrafiktjänster ska inneha ett certifikat i enlighet med förordning 1035/2011 och tillämplig nationell lagstiftning. Certifikatet ska utfärdas när leverantören har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med leverantörens rättigheter. De rättigheter som beviljas och omfattningen på de tjänster som tillhandahålls ska anges i certifikatet.
8b.3	B.5.8b.3	A	Genom undantag från standard B.5.8b.2 kan medlemsstaterna besluta att leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster tillåts att deklarerar sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls.
8b.4	B.5.8b.4	B	De åtgärder som avses i standard B.5.8b.6 får omfatta ett krav på certifiering av organisationer som bedriver konstruktion, tillverkning och underhåll av säkerhetskritiska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster. Certifikatet för sådana organisationer ska utfärdas när de har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. De rättigheter som beviljas ska anges i certifikatet.
8b.5	B.5.8b.5	A	De åtgärder som avses i standard B.5.8b.6 får omfatta ett krav på certifiering, eller alternativt, ett godkännande av den leverantör som tillhandahåller flyglednings-

			tjänst/flygtrafiktjänster, för säkerhetskritiska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster. Certifikaten eller godkännandena för sådana system och komponenter ska utfärdas när den sökande har visat att systemet, delarna och anordningarna uppfyller de detaljerade specifikationer som är fastställda för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i standard B.5.8b.1.
8b.6	B.5.8b.6	A	De genomförandeåtgärder avseende flygledningstjänst/flygtrafiktjänst som avses i artikel 8b.6 i förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, och som förtecknas i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
8c.1	B.5.8c.1	A	Flygledare och personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av flygledare ska uppfylla de relevanta grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
8c.2	B.5.8c.2	A	Flygledare ska inneha ett certifikat och ett medicinskt intyg som är lämpliga för den tjänst som tillhandahålls.
8c.3	B.5.8c.3	A	Det certifikat som avses i standard B.5.8c.2 ska endast utfärdas när den sökande visar att han eller hon uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande krav avseende teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter, språkkunskaper och erfarenhet som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
8c.4	B.5.8c.4	A	Det medicinska intyg som avses i standard B.5.8c.2 ska endast utfärdas när flygledaren uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav avseende medicinsk lämplighet som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom för-

RP 53/2016 rd

			ordning 1108/2009. Det medicinska intyget kan utfärdas av flygläkare eller av flygmedicinska centrum.
8c.5	B.5.8c.5	A	De behörigheter som flygledaren har fått och omfattningen av certifikatet och det medicinska intyget ska anges i respektive handling.
8c.6	B.5.8c.6	A	Förmågan hos organisationer som bedriver flygledarutbildning, flygläkare och flygmedicinska centrum att fullgöra det ansvar som sammanhänger med deras rättigheter när det gäller utfärdande av certifikat och medicinska intyg, ska erkännas genom att ett certifikat utfärdas.
8c.7	B.5.8c.7	A	Ett certifikat ska utfärdas för organisationer som bedriver flygledarutbildning, för flygmedicinska undersökningsläkare och för flygmedicinska centrum för flygledare som har visat att de följer de bestämmelser som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009. De rättigheter som certifikatet innebär ska anges i detta.
8c.8	B.5.8c.8	A	Personer med ansvar för att tillhandahålla praktisk utbildning eller bedöma flygledares färdigheter ska inneha ett certifikat. Certifikatet ska utfärdas när den berörda personen har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009. De rättigheter som certifikatet innebär ska anges i detta.
8c.9	B.5.8c.9	A	Utbildningshjälpmedel för simulering ska uppfylla de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb i förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
8c.10	B.5.8c.10	A/B	De genomförandeåtgärder som avses i artikel 10 i förordning 216/2008, ändrad genom

RP 53/2016 rd

			förordning 1108/2009, och som förtecknas i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
Bilaga Vb.1	B.5.Vb.1	A	a) Alla luftfartyg, förutom de som är verk-samma inom de aktiviteter som nämns i artikel 1.2 a i förordning 216/2008, ska under alla skeden av en flygning eller på ett färd-område på en flygplats användas i enlighet med gemensamma tillämpliga operativa be-stämmelser och alla eventuella tillämpliga procedurer som fastställts för användning av det luftrummet. b) Alla luftfartyg, förutom de som är verk-samma inom aktiviteter som nämns i artikel 1.2 a i förordning 216/2008, ska vara utrus-tade med de komponenter som krävs och användas i enlighet med det. Komponenter som används inom systemet för flygled-ningstjänster/flygtrafiktjänster ska också uppfylla kraven i bilaga Vb.3 till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
Bilaga Vb.2	B.5.Vb.2	A	De grundläggande kraven i bilaga Vb.2 till förordning 216/2008, ändrad genom förord-ning 1108/2009, ska tillämpas.
Bilaga Vb.3	B.5.Vb.3	A	De grundläggande kraven i bilaga Vb.3 till förordning 216/2008, ändrad genom förord-ning 1108/2009, ska tillämpas.
Bilaga Vb.4	B.5. Vb.4	A/B	De grundläggande kraven i bilaga Vb.4 till förordning 216/2008, ändrad genom förord-ning 1108/2009, ska tillämpas.
Bilaga Vb.5	B.5.Vb.5	A	De grundläggande kraven i bilaga Vb.5 till förordning 216/2008, ändrad genom förord-ning 1108/2009, ska tillämpas.

DEL C: Miljö

C.1: Direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
3	C.1.3.1	De avtalsslutande parterna ska se till att det finns behöriga myndigheter som ska ansvara för frågor som rör införandet av driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen av bullerskäl.
4	C.1.4.1	De avtalsslutande parterna ska göra en god avvägning då de hanterar bullerproblem vid flygplatser inom deras respektive territorier. De kan också överväga ekonomiska stimulansåtgärder som en åtgärd för bullerbekämpning.
	C.1.4.2	När de behöriga myndigheterna överväger att införa driftsrestriktioner, ska de väga in de kostnader och den nytta man kan räkna med att de olika åtgärderna leder till, samt beakta de speciella förhållanden som kan råda vid enskilda flygplatser.
	C.1.4.3	Åtgärder eller åtgärds paket som genomförs får inte innebära större inskränkningar än vad som krävs för att uppnå de miljömål som satts upp för en enskild flygplats. Åtgärderna får inte innebära att vissa lufttrafikföretag eller tillverkare av luftfartyg diskrimineras eller att de diskrimineras på grund av att de kommer från vissa stater.
	C.1.4.4	Driftsrestriktioner som utgår från prestanda ska basera sig på luftfartygets bullerprestanda så som den definieras i det certifieringsförfarande som fastställs i volym 1 i bilaga 16 till konventionen om internationell luftfart.
5 + bilaga II (1–3)	C.1.5.1	När ett beslut övervägs ska de uppgifter som anges i punkterna 1, 2 och 3 i bilaga II till direktiv 2002/30/EG beaktas i så stor utsträckning som det är lämpligt och möjligt för de aktuella driftsrestriktionerna och förhållandena på flygplatsen.
7	C.1.7.1	Regler för bedömning av driftsrestriktioner ska inte tillämpas på a) driftsrestriktioner som redan beslutats den dag denna

		standard genomfördes i enlighet med ett beslut om godkännande fattat av den gemensamma kommittén i enlighet med bilaga II.5 i Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel, b) mindre tekniska ändringar av flygrestriktioner som gäller under vissa tider, förutsatt att ändringarna inte har någon betydande inverkan på kostnaderna för de flygbolag som använder den aktuella flygplatsen och att de har införts efter den tidpunkt då standarden genomfördes enligt ovan.
9	C.1.9.1	I vissa fall får de avtalsslutande parterna, vid flygplatser inom deras territorier, tillåta enskilda operationer med luftfartyg som inte kan vidtas med stöd av övriga bestämmelser i direktiv 2002/30/EG i fall som rör a) luftfartyg vars operationer är så exceptionella att det skulle vara orimligt att vägra göra ett tillfälligt undantag, b) luftfartyg som används för icke-kommersiella flygningar för ändringar, reparationer och underhåll.
10	C.1.10.1	De avtalsslutande parterna ska, för tillämpningen av driftsrestriktioner, se till att förfaranden för samråd med berörda parter inrättas i enlighet med tillämplig nationell lag.
11	C.1.11.1	En avtalsslutande part ska skyndsamt underrätta den andra avtalsslutande parten om alla nya driftsrestriktioner som den har beslutat att införa på en flygplats på sitt territorium.
12	C.1.12.1	De avtalsslutande parterna ska se till att beslut som rör driftsrestriktioner kan överklagas till en annan instans än den myndighet som fattat det ifrågasatta beslutet, varvid överklagandet ska ske i enlighet med nationell lagstiftning och nationella förfaranden.
Bilaga II (1–3)		Information som avses i standard C.1.5.1.

C.2: Direktiv 2006/93/EG om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

RP 53/2016 rd

Artikel nr	Standard nr	Standard
1	C.2.1.1	Tillämpningsområde: a. flygplan med en högsta godkänd startmassa på 34 000 kg eller mer, eller b. flygplan med en godkänd passagerarkapacitet för flygplanstypen på fler än nitton platser.
2	C.2.2.2	Civila jetmotordrivna underljudsflygplan ska uppfylla normerna i volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen.
3	C.2.3.1	Undantag från kraven för användningen av civila jetmotordrivna underljudsflygplan i enlighet med normerna i volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen får beviljas för a) flygplan av historiskt intresse, b) tillfällig användning av flygplan som utnyttjas för en så exceptionell användning att det vore oskäligt att inte bevilja ett tillfälligt undantag, och c) tillfällig användning av flygplan som används för icke-vinstgivande uppdrag i ombyggnads-, reparations- eller underhållssyfte.
3	C.2.3.2	En avtalsslutande part ska underrätta de behöriga myndigheterna i den andra avtalsslutande parten om undantag som beviljas i historiskt intresse. Varje avtalsslutande part ska erkänna undantag som beviljats av en annan avtalsslutande part för flygplan som är registrerade i denna andra avtalsslutande part.
5	C.2.5.1	De avtalsslutande parterna ska fastställa lämpliga efterlevnadsåtgärder som ska tillämpas vid överträdelser av de nationella bestämmelser som antas enligt direktiv 2006/93/EG, och de ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att dessa åtgärder genomförs. Åtgärderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

DEL D: Lufttrafikföretags skadeståndsansvar

D.1: Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ändrad genom förordning (EG) nr 889/2002

Artikel nr	Standard nr	Standard
2.1 a, 2.1 c–g	D.1.2.1	Definitionerna i artikel 2 ska vara tillämpliga på de lagstadgade krav och standarder som rör lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor och som anges i denna bilaga.
3	D.1.3.1	Montrealkonventionen 1999 tillämpas av de avtalsslutande parterna, även på inhemska flygningar.
5	D.1.5.1	De avtalsslutande parterna ska se till att lufttrafikföretagen gör sådana förskottsutbetalningar till den skadeståndsberättigade fysiska personen som kan behövas för att tillgodose dennes omedelbara ekonomiska behov i proportion till dennes umbäranden.
6	D.1.6.1	De avtalsslutande parterna ska säkerställa alla lufttrafikföretag ser till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar gentemot passagerare och deras bagage görs tillgänglig för passagerarna, på alla försäljningsställen.

DEL E: Konsumenters rättigheter

E.1: Direktiv 90/314/EEG om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	E.1.1.1	Inbördes närmande av de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar om resepaket som säljs eller bjuds ut till försäljning inom de avtalsslutande parternas territorium.
2	E.1.2.1	Definitionerna i artikel 2 i direktiv 90/314/EG ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som anges i denna bilaga. Vid tillämpningen av denna bilaga ska följande definition av <i>resepaket</i> gälla: Resepaket: en i förväg ordnad kombination av minst två av följande komponenter som säljs eller bjuds ut till försäljning till ett totalpris: a)Transport.b)Inkvartering.c)Andra turisttjänster som inte är direkt knutna till resan eller inkvarteringen och som utgör en väsentlig del av paketerbjudandet. Att olika delar i samma resepaket debiteras separat befriar inte arrangören eller återförsäljaren från skyldigheterna enligt denna bilaga.
3	E.1.3.1	Arrangörer och återförsäljare måste lämna fullständig och korrekt information. Om en broschyr tillhandahålls konsumenten ska den på ett läsligt, begripligt och korrekt sätt innehålla såväl uppgift om priset som adekvat information om a) resmål och transportmedel som används samt transportmedlets typ och standard, b) typ av inkvartering, var inkvarteringen är belägen, kategori eller standard och utmärkande drag samt dess turistklassificering,

		c) vilka måltider som ingår, d) resrutt, e) allmän information om pass- och visumkrav och om hälsoformaliteter för resan och under vistelsen på resmålet, f) antingen det belopp eller den procentandel av priset som ska betalas vid anmälan samt den eller de tidpunkter då resterande del av priset ska betalas, g) huruvida det krävs att ett visst minsta antal personer anmäler sig för att resepaketet ska genomföras och när konsumenten i så fall senast skall informeras om att det ställts in. Uppgifterna i broschyren är bindande såvida inte — konsumenten, innan avtal träffas, tydligt och klart informeras om ändringar i uppgifterna i broschyren. I detta fall ska broschyren innehålla uppgift om att ändringar kan komma att ske, — ändringar genomförs senare som följd av en överenskommelse mellan parterna.
4.1, 4.2	E.1.4.1	Arrangören och/eller återförsäljaren ska, innan avtalet ingås, skriftligen eller i annan lämplig form lämna konsumenten allmän information om pass- och viseringsbestämmelser. Särskilt gäller detta upplysningar om hur lång tid det tar att erhålla pass och visering. Information ska även lämnas om de hälsoformaliteter som krävs för resan och vistelsen på resmålet. Likaså ska arrangören och/eller återförsäljaren i god tid före avresan skriftligen eller i annan lämplig form informera konsumenten om följande: i) Tid och plats för uppehåll under resan samt anslutande transporter liksom om platsreservation etc., t.ex. hytt eller sovplats på båt eller tåg. ii) Namn, adress och telefonnummer till arrangörens eller återförsäljarens lokala representant eller om sådan inte finns till lokala organ som en konsument kan kontakta om han behöver hjälp.

		Om det inte finns några sådana lokala representanter eller organ måste konsumenten i varje fall få ett telefonnummer att användas i en nödsituation eller någon annan form av information som gör det möjligt för honom att kontakta arrangören eller återförsäljaren iii) När det gäller minderårigas resor eller utlandsvistelser, information som möjliggör direktkontakt med barnet eller med ansvarig person där barnet vistas. Beroende på typ av resepaket ska avtalet innehålla följande grundläggande villkor, om de är relevanta för det resepaket det gäller: a) Resmål och, om vistelse under viss tid ingår, datum för denna. b) Transportmedel, dess typ och standard samt datum, tid och plats för avresa och återkomst. c) Om resepaketet även omfattar inkvartering: dennas belägenhet, kategori eller standard samt utmärkande kännetecken, att inkvarteringen är godkänd enligt värdstatens officiella regler samt vilka måltider som ingår. d) Om det krävs att ett visst minsta antal personer anmäler sig för att resepaketet ska genomföras och, om så är fallet: senaste dag för meddelande till konsumenten att resepaketet inställts. e) Resrutt. f) Besök, utflykter eller andra tjänster som ingår i det avtalade totalpriset för resepaketet. g) Namn och adress till arrangören, återförsäljaren och i förekommande fall till försäkringsbolaget. h) Priset för resepaketet, uppgift om möjligheten av prisändringar enligt standard E.1.4.2 och uppgift om skatter och avgifter för vissa tjänster (start- och landningsavgifter i hamnar och på flygplatser, turistskatter) om sådana kostnader inte ingår i priset.
--	--	---

		i) Betalningsplan och betalsätt. j) Speciella önskemål som konsumenten har meddelat arrangören eller återförsäljaren när han gjorde bokningen och som båda parter har godtagit. k) Den tidsperiod inom vilken konsumenten måste framställa klagomål över brister i fullgörande av avtalet. Samtliga avtalsvillkor ska vara skriftliga eller utformade på något annat för konsumenten begripligt och lättillgängligt sätt, och han ska få del av dem innan avtalet ingås. Konsumenten ska få en kopia av avtalsvillkoren.
4.4	E.1.4.2	Det avtalade priset får inte ändras såvida inte avtalet uttryckligen medger en ändring uppåt eller nedåt och exakt anger hur prisändringen ska beräknas och då endast när det gäller variationer i — transportkostnader, inklusive bränslekostnader, — skatter och avgifter för vissa tjänster, t.ex. landnings-skatter eller start- och landningsavgifter i hamnar eller på flygplatser, — de växlingskurser som används i samband med det resepaketet det gäller, — kostnader för hotellvistelse. Under en fast tidsperiod som ska fastställas i den avtalslutande partens relevanta lagstiftning och som föregår det angivna avresedatumet, får det pris som anges i avtalet inte höjas, förutsatt att konsumenten har betalat fullt pris för resepaketet.
4.5	E.1.4.3	I händelse av ändring i väsentliga avtalsvillkor före avresan ska konsumenten ha rätt — att antingen utan ersättningsskyldighet häva avtalet, eller — att acceptera ett tilläggsavtal som specificerar ändringarna och hur dessa påverkar priset.
4.6	E.1.4.4	Om resepaketet ställs in före avtalat avresedatum av nå-

		gon orsak som inte kan tillskrivas konsumenten ska konsumenten ha rätt att a) antingen delta i ett annat resepaket av motsvarande eller högre kvalitet om arrangören eller återförsäljaren kan erbjuda honom ett sådant. Om det erbjudna paketet är av lägre kvalitet ska arrangören återbetala konsumenten mellanskillnaden, eller b) så snart som möjligt få tillbaka hela det belopp han betalat enligt avtalet. I sådant fall ska han, om det är skäligt, ha rätt till gottgörelse från antingen arrangören eller återförsäljaren beroende på vad som krävs enligt ifrågavarande medlemsstats lagstiftning, utom om i) resepaketet har ställts in på grund av för få anmälningar, och konsumenten inom den tid som anges i beskrivningen av resepaketet fått skriftligt meddelande om att det är inställt, eller ii) resepaketet ställs in på grund av force majeure (dock inte överbokning), dvs. extraordinära händelser som inte kan förutses och som den part som åberopar dem inte kan påverka och vars följder inte kan undvikas även med vederbörlig aktsamhet.
4.7	E.1.4.5	Om det efter avresan visar sig att en väsentlig del av de avtalade tjänsterna inte tillhandahålls, eller om arrangören inser att han inte kan tillhandahålla en väsentlig del av de avtalade tjänsterna ska konsumenten ha rätt till följande: Lämpliga alternativa åtgärder för fortsättningen av resepaketet utan ytterligare kostnader och om så är skälig gottgörelse för mellanskillnaden mellan de avtalade tjänsterna och de som faktiskt tillhandahållits Om det är omöjligt att vidta sådana åtgärder eller om dessa på goda grunder inte accepteras av konsumenten, ska arrangören om så är lämpligt utan kostnad för konsumenten tillhandahålla likvärdig transport till platsen för avresan eller till någon annan plats som konsumenten godtar och ska där så är lämpligt gottgöra konsumenten för detta.

RP 53/2016 rd

5.1	E.1.5.1	De avtalsslutande parterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att den arrangör och/eller återförsäljare som är part i avtalet är ansvarig för att åtagandena enligt avtalet fullgörs på ett korrekt sätt, oavsett om dessa ska fullgöras av arrangören eller återförsäljaren eller av andra leverantörer av tjänster. Detta ansvar ska inte inverka på arrangörens eller återförsäljarens rätt att kräva ersättning av dessa övriga leverantörer av tjänster
5.2–5.4	E.1.5.2	Konsumenten ska ha rätt till ersättning om avtalet inte fullgörs eller vid felaktigt utförande av avtalet såvida inte vissa villkor som anges i direktiv 90/314/EG är uppfyllda. Arrangören och/eller återförsäljaren ska omedelbart bistå en konsument i svårigheter även om arrangören eller återförsäljaren inte är ansvarig för skadan av den anledningen att avtalsbrottet har orsakats av tredje man utan anknytning till de avtalade tjänsterna och det därför inte har kunnat förutses eller undvikas, eller därför att avtalsbrottet beror på force majeure enligt definitionen i standard E.1.4.4 eller på en händelse som arrangören och/eller återförsäljaren inte kunnat förutse eller undvika även om de iakttagit vederbörlig aktsamhet.
6	E.1.6.1	Vid reklamation måste arrangören eller återförsäljaren omedelbart försöka lösa problemet på lämpligt sätt

E.3: Förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	E.3.1.1	Fastställande av minimirättigheter för flygpassagerare i följande fall: a) Nekad ombordstigning mot deras vilja. b) Inställd flygning. c) Försenad flygning.
2	E.3.2.1	Definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 261/2004 ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, och som anges i denna bilaga.
3.2–3.3	E.3.3.1	De lagstadgade kraven och standarderna ska tillämpas under förutsättning att passagerarna a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 261/2004, har checkat in — på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg och det visats att passageraren har mottagit en underrättelse eller, om ingen tid har angetts, — senast inom en fast tidsperiod före angiven avgångstid, vilken tidsperiod ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning, eller b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning. De lagstadgade kraven och standarderna ska inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpreis som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. De ska emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.

4.1	E.3.4.1	När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas ska det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga ska få assistans i enlighet med artikel 8 i förordning 261/2004. Denna assistans ska ges utöver de förmåner som nämns i denna standard.
4.2	E.3.4.2	Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med platsreservationer ska kunna komma med på flygningen, får lufttrafikföretaget mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning.
4.3	E.3.4.3	Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget kompensera dem och erbjuda dem assistans (passagerarna ska erbjudas att välja mellan återbetalning av inköpspriset för biljetten samt dessutom, i relevanta fall, en returflygning, eller en ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång, måltider och förfriskningar, två telefonsamtal, fax eller e-postmeddelanden, hotellrum, om nödvändigt, och transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten), i enlighet med relevant lagstiftning i den avtalsslutande parten.
5.1	E.3.5.1	Vid inställd flygning ska de berörda passagerarna a) erbjudas assistans av det lufttrafikföretag som utför flygningen (i. val mellan återbetalning av inköpspriset för biljetten samt dessutom, i relevanta fall, en returflygning, eller en ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång, och ii. vid ombokning erbjudas måltider och förfriskningar och två telefonsamtal, fax eller e-postmeddelanden samt hotellrum, om nödvändigt, och transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten) och b) ha rätt till kompensation av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida de inte i god tid före den tidtabellsenliga avgångstiden (en fast tidsperiod som ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning) underrättas om att flygningen är in-

RP 53/2016 rd

		ställd eller underrättas vid ett senare tillfälle och erbjuds ombokning så att de kan avresa och nå sin slutliga bestämmelseort inom en fast tidsperiod (nära den tidtabellsenliga avrese- och ankomsttiden) som ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning.
5.2	E.3.5.2	När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, ska en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.
5.3	E.3.5.3	Lufttrafikföretaget som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
5.4	E.3.5.4	Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett ska åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.
6	E.3.6.1	När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden med två timmar eller mer, ska lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna assistans (måltider och förfriskningar och två telefonsamtal, fax eller e-postmeddelanden). Om förseningen är åtminstone fem timmar får passageraren välja mellan att vänta på den ursprungliga bokade flygningen eller återbetalning av inköpspriset för biljetten samt dessutom, i relevanta fall, en returflygning samt ytterligare assistans i form av hotellrum då övernattning under en eller flera nätter blir nödvändig, samt transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten.
7	E.3.7.1	Vid rätt till kompensation, ska passagerare få kompensation som uppgår till a) 1250 NIS eller 250 euro för alla flygningar på högst 2 000 kilometer, b) 2000 NIS eller 400 euro för flygningar mellan 2 000 och 4 500 kilometer, c) 3000 NIS eller 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a eller b. När avståndet beräknas ska utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga be-

RP 53/2016 rd

		stämelseorten med en alternativ flygning, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen med en viss (kort) fast tidsperiod som ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning, får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska kompensationen med 50 %. Kompensationen ska betalas kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check eller, med passagerarens skriftliga samtycke, med resevouchers och/eller andra tjänster.
8.3	E.3.8.1	När flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region och det lufttrafikföretag som utför flygningen som alternativ erbjuder en passagerare en flygning till en annan flygplats än den som bokningen avsåg, ska lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren.
10.1	E.3.10.1	Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre klass i förhållande till biljettpriset får lufttrafikföretaget inte ta ut något tillägg.
10.2	E.3.10.2	Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre klass i förhållande till biljettpriset ska lufttrafikföretaget ersätta biljettkostnaden i enlighet med relevant lagstiftning i den avtalsslutande parten.
11.1	E.3.11.1	Lufttrafikföretaget som utför flygningen ska ge förtur till personer med nedsatt funktionsförmåga och till personer och godkända hjälphundar som följer med dem samt till barn som reser ensamma.
11.2, 9.3	E.3.11.2	Vid nekad ombordstigning, inställd flygning eller försejning ska personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt barn som reser ensamma ha rätt till service snarast möjligt Vid tillhandahållande av service ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till behoven hos personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt behoven hos barn som reser ensamma.
12	E.3.12.1	Tillämpningen av de standarder som anges i förordning 261/2004 ska inte påverka en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet

		med förordning 261/2004 får räknas av från sådan kompen- sation. Utan att det påverkar berörda principer och bestämmelser i nationell lagstiftning, ska ovanstående inte tillämpas på passagerare som frivilligt har avstått från en platsreservat- ion i enlighet med artikel 4.1 i förordning 261/2004.
13	E.3.13.1	Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt förordning 261/2004, ska ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en in- skränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompen- sation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom förord- ning 261/2004 rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått av- tal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning el- ler gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med till- lämpliga relevanta lagar.
14.1	E.3.14.1	Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska vid in- checkningen se till att ett tydligt anslag med följande text (eller likvärdigt innehåll) finns uppsatt väl synligt för passagerarna: "Om ni nekas att stiga ombord eller om er flygning är inställd eller försenad med minst två timmar, kan ni vid incheckningsdisken eller utgången till flygpla- net begära att få ett exemplar av den text som anger era rättigheter, särskilt rätten till kompensation och assi- stans."
14.2	E.3.14.2	När lufttrafikföretaget som utför flygningen nekar om- bordstigning eller ställer in en flygning ska det ge varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med förordning 261/2004. Även passagerare som utsätts för en betydande försening ska erhålla sådan information.
15	E.3.15.1	Förpliktelserna gentemot passagerarna enligt förordning 261/2004 får inte begränsas eller åsidosättas, exempelvis genom undantag eller en begränsande klausul i transport- avtalet. Om ett sådant undantag eller en begränsande klausul trots det tillämpas på en passagerare, eller om passageraren

RP 53/2016 rd

		inte informeras på ett korrekt sätt om sina rättigheter och därför har godtagit en lägre kompensation än vad som föreskrivs i förordning 261/2004, ska passageraren fortfarande ha rätt att vidta nödvändiga rättsliga åtgärder i behörig domstol för att få ytterligare kompensation.
16	E.3.16.1	De avtalsslutande parterna ska säkerställa att dessa lagstadgade krav och standarder som härrör från förordning 261/2004 efterlevs. Efterlevnadsåtgärderna, som får omfatta efterlevnadsåtgärder som grundar sig på domstolsavgöranden på det civilrättsliga området, ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

E.4: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1.1	E.4.1.1	Fastställande av regler för skydd och assistans åt personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet i samband med flygresor, både för att skydda dem mot diskriminering och se till att de får assistans.
2	E.4.2.1	Definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 1107/2006 ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet och som anges i denna bilaga.
3	E.4.3.1	Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör får inte med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet vägra att godkänna en platsreservation för en flygning eller neka personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet ombordstigning, förutsatt att personen i fråga har en giltig biljett och en platsreservation.
4.1	E.4.4.1	Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör får med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet vägra att godkänna en platsreservation från eller neka ombordstigning för personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet a) för att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav som fastställts i internationell lagstiftning eller för att uppfylla säkerhetskrav som fastställts av den myndighet som utfärdade drifttillståndet för det berörda lufttrafikföretaget, b) om flygplanets storlek eller dess dörrar gör det fysiskt omöjligt att ta ombord eller transportera personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Om vägran att godta en platsreservation grundas på de skäl som anges i första stycket led a eller b ska lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören göra rimliga an-

		strängningar för att föreslå den berörda personen ett godtagbart alternativ. En person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet som nekats ombordstigning på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet och en person som ledsagar ska erbjudas rätt till återbetalning eller ombokning enligt artikel 8 i förordning 261/2004. Rätten till val mellan returflygning eller ombokning gäller endast på villkor att alla säkerhetskrav uppfylls.
4.2	E.4.4.2	För att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav som fastställts i internationell lagstiftning eller nationell lagstiftning eller för att uppfylla säkerhetskrav som fastställts av den myndighet som utfärdade drifttillståndet för det berörda lufttrafikföretaget, får lufttrafikföretaget, dess agent eller en researrangör kräva att personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet ska ledsagas av en annan person som kan ge den assistans som krävs för personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.
4.3	E.4.4.3	Skyldighet för lufttrafikföretag eller dess agenter att offentliggöra information om de säkerhetsregler som lufttrafikföretaget tillämpar på transport av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet samt information om eventuella begränsningar avseende transport av dessa personer eller hjälpmedel på grund av flygplanets storlek. En researrangör ska tillhandahålla sådana säkerhetsregler och begränsningar när det gäller flygningar som ingår i paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som den organiserar, säljer eller bjuder ut för försäljning.
4.4	E.4.4.4	Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som använder sig av ett undantag enligt standarden E.4.4.1 eller E.4.4.2 ska utan dröjsmål underrätta personen med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet om skälen för detta. På begäran ska lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören skriftligen underrätta personen med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet om dessa skäl, senast inom en fast tidsperiod från och med begäran, som ska vara så kort som möjligt och fastställas i den avtalslutande partens relevanta lagstiftning, med beaktande av sådana personers intressen.
5.1–5.2	E.4.5.1	Flygplatsens ledningsenhet ska, med beaktande av de lo-

		kala förhållandena, ange ankomst- och avresepunkter inom flygplatsområdet eller på en plats som står under ledningsenhetens direkta kontroll, både inuti och utanför terminalbyggnaderna, där personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet enkelt kan anmäla sin ankomst till flygplatsen och begära assistans. Ankomst- och avresepunkterna vara tydligt markerade och vid dessa ska finnas grundläggande information om flygplatsen i tillgänglig form
6.1	E.4.6.1	Lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att, vid alla sina försäljningsställen på en avtalsslutande parts territorium där fördraget är tillämpligt, inbegripet vid telefon- och internetförsäljning, ta emot underrättelser om behov av assistans från personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.
6.2–6.3	E.4.6.2	När ett lufttrafikföretag, eller dess agent eller en researrangör tar emot förhandsunderrättelser om behov av assistans ska det, före den angivna avgångstiden, vidarebefordra informationen a) till ledningsenheterna på avgångs-, ankomst- och transitflygplatserna, och b) till det lufttrafikföretag som utför flygningen, om platsreservationen inte gjorts hos det lufttrafikföretaget, förutom om lufttrafikföretagets identitet är okänd vid tidpunkten för underrättelsen, i vilket fall informationen ska vidarebefordras så snart som det är praktiskt möjligt. Exakta definitioner och specifikationer vad avser ”förhandsunderrättelse” ska fastställas i de avtalsslutande parternas relevanta regler och förfaranden.
6.4 + bilaga I		Så snart som möjligt efter avgång ska det lufttrafikföretag som utför flygningen meddela ledningsenheten på den flygplats som är resans slutmål, om denna är belägen inom en avtalsslutande parts territorium, hur många personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet på flygningen som behöver sådan assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 och vilken typ av assistans det rör sig om.
7.1	E.4.7.1	När en person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet anländer till en flygplats för att resa med flyg ska flygplatsens ledningsenhet ansvara för att den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 tillhandahålls på ett sådant sätt att personen kan ta den flygning som platsreservationen avser, under förutsättning att det berörda lufttrafikföretaget, dess agent eller den be-

		rörda researrangören har fått förhandsunderrättelse om personens särskilda behov av sådan assistans. Underrättelsen ska även omfatta en returflygning om den utgående flygningen och returflygningen har avtalats med samma lufttrafikföretag. Exakta definitioner och specifikationer vad avser "förhandsunderrättelse" ska fastställas i de avtalsslutande parternas relevanta regler och förfaranden.
7.2	E.4.7.2	Om en erkänd assistanshund krävs ska denna beredas plats, under förutsättning att lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören har underrättats i enlighet med eventuella gällande nationella bestämmelser om transport av assistanshundar på flygplan.
7.3	E.4.7.3	Om ingen underrättelse har gjorts i enlighet med nationell lagstiftning, ska ledningsenheten göra alla rimliga ansträngningar för att tillhandahålla assistans på ett sådant sätt att den berörda personen kan ta den flygning som hans eller hennes platsreservation avser.
7.4	E.4.7.4	Bestämmelserna i standard E.4.7.1 ska tillämpas under förutsättning att a) personen kommer i tid till incheckningen b) personen anländer i tid till en plats inom flygplatsområdet som har angivits i enlighet med standard E.4.5.1. Exakta definitioner och specifikationer vad avser "i tid" ska fastställas i de avtalsslutande parternas relevanta regler och förfaranden.
7.5	E.4.7.5	När en person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet transiterar genom en flygplats i en avtalsslutande part eller överförs av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning som hans eller hennes platsreservation avser till en annan flygning, ska ledningsenheten ansvara för att tillhandahålla den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 på ett sådant sätt att den berörda personen kan ta den flygning som hans eller hennes platsreservation avser.
7.6–7.7	E.4.7.6	När en person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet anländer med flyg till en flygplats i en avtalsslutande part ska flygplatsens ledningsenhet ansvara för att tillhandahålla den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 på ett sådant sätt att den berörda personen kan nå sin punkt för avresa från flygplatsen enligt standard E.4.5.1. Assistansen ska så långt som är möjligt anpassas till den enskilde passagerarens särskilda behov.

8	E.4.8.1	Flygplatsens ledningsenhet ska ha ansvaret för att se till att personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet utan extra avgifter får den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006. Ledningsenheten får tillhandahålla sådan assistans i egen regi. Alternativt får ledningsenheten, i enlighet med sin ansvarsskyldighet, ingå avtal med en eller flera andra parter som ska tillhandahålla assistansen, förutsatt att de kvalitetsstandarder som nämns i standard E.4.9.1 alltid uppfylls. I samarbete med flygplatsanvändarna, genom användarkommittén om det finns en sådan, får ledningsenheten ingå sådana avtal på eget initiativ eller på begäran, inbegripet från ett lufttrafikföretag, och med beaktande av befintliga tjänster på den berörda flygplatsen. Om en sådan begäran avvisas ska ledningsenheten ge en skriftlig motivering.
9	E.4.9.1	Med undantag för flygplatser med en årstrafik på mindre än 150 000 kommersiella passagerarrörelser, ska ledningsenheten fastställa kvalitetsstandarder för den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 och avgöra vilka resurser som krävs för att uppfylla dem, i samarbete med flygplatsanvändarna, genom användarkommittén, om det finns en sådan, och organisationer som företräder personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. När dessa standarder fastställs ska full hänsyn tas till internationellt erkända strategier och uppförandekoder som syftar till att underlätta resandet för personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet, särskilt ECAC:s uppförandekod för marktjänster till personer med nedsatt rörlighet. Ledningsenheten ska offentliggöra sina kvalitetsstandarder. När det gäller resenärer som ett lufttrafikföretag transporterar till och från en flygplats, kan lufttrafikföretaget och flygplatsens ledningsenhet avtala att ledningsenheten ska tillhandahålla assistans av högre standard än enligt ovan eller tillhandahålla fler tjänster än vad som anges i bilaga I till förordning 1107/2006.
10 + bilaga II	E.4.10.1	Ett lufttrafikföretag ska utan extra avgift tillhandahålla den assistans som anges i bilaga II till förordning 1107/2006 till personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet som avreser från, ankommer till eller transiterar genom en flygplats som omfattas av för-

RP 53/2016 rd

		ordning 1107/2006, förutsatt att personen uppfyller de villkor som anges i standard E.4.7.1, E.4.7.2 och E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Lufttrafikföretag och flygplatsernas ledningsenheter ska a) se till att all deras personal, inbegripet alla personer som anställs av underleverantörer och som tillhandahåller direkt assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet vet hur man ska tillgodose behoven hos personer med olika former av funktionsnedsättning eller rörelsehinder, b) ge utbildning om lika möjligheter för personer med funktionshinder och medvetenhet om funktionshinder för all sin personal som arbetar på flygplatsen och som är i direkt kontakt med resenärerna, c) se till att all ny personal vid anställningen får utbildning om funktionshinder och att personalen när så är lämpligt genomgår fortbildningskurser.
12	E.4.12.1	Om rullstolar, hjälpmedel vid förflyttning eller andra hjälpmedel kommer bort eller skadas i hanteringen på flygplatsen eller under transporten på flygplanet ska den passagerare som äger utrustningen erhålla ersättning i enlighet med internationell och nationell lagstiftning.
13	E.4.13.1	Förpliktelserna gentemot personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, i enlighet med förordning 1107/2006, får inte begränsas eller åsidosättas.
14	E.4.14.1	Varje avtalsslutande part ska utse ett eller flera organ som ansvarar för genomförandet av förordning 1107/2006 med avseende på flygningar som avgår från eller ankommer till flygplatser inom dess territorium. När så är lämpligt ska detta eller dessa organ vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de rättigheter som tillkommer personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet respekteras, inbegripet se till att de kvalitetsstandarder som avses i standard E.4.9.1 uppfylls. De avtalsslutande parterna ska meddela varandra vilket eller vilka organ som utsetts.
15	E.4.15.1	En person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet som anser att förordning 1107/2006 har överträtts får meddela detta till flygplatsens ledningsenhet eller, i förekommande fall, till det berörda lufttrafikföretaget. Om personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet inte får gottgörelse på detta sätt får klagomål som rör påstådda överträdelser av förordning 1107/2006 lämnas in till det eller de organ som utsetts enligt standard E.4.14.1.

RP 53/2016 rd

		De avtalsslutande parterna ska vidta åtgärder för att informera personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet om deras rättigheter enligt förordning 1107/2006 och om möjligheten att rikta klagomål till det utsedda organet eller de utsedda organen.
16	E.4.16.1	De avtalsslutande parterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordning 1107/2006, och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. En avtalsslutande part ska på begäran av den andra avtalsslutande parten anmäla bestämmelser rörande sanktionerna till den andra avtalsslutande parten.

DEL F:

F.1: Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Artikel nr (i bilagan)	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	F.1.1.1	De standarder och krav som anges i denna bilaga är tillämpliga på arbetstiden för flygpersonal inom civilflyget.
2	F.1.2.1	Definitionerna i artikel 2 i rådets direktiv 2000/79/EG ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör arbetstiden för flygpersonal inom civilflyget och som specificeras i denna bilaga.
3.1	F.1.3.1	Flygpersonal inom civilflyget är berättigad till årlig betald semester under minst fyra veckor, i enlighet med de villkor för att få och beviljas sådan ledighet som fastställs i nationell lagstiftning och/eller praxis. Kabinbesättningsmedlemmar inom civilflyget är berättigade till årlig betald semester i enlighet med tillämplig lagstiftning i den avtalsslutande parten.
4.1 a	F.1.4.1	Flygpersonal inom civilflyget är berättigad till kostnadsfri hälsoundersökning före tjänstgöring och därefter med regelbundna intervaller.
4.1 b	F.1.4.2	Flygpersonal inom civilflyget som lider av hälsoproblem som anses ha ett samband med att de även arbetar på natten ska så snart som möjligt överflyttas till sådant flyg- eller markarbete på dagtid som är anpassat till dem.
4.2	F.1.4.3	Den kostnadsfria hälsoundersökningen ska omfattas av lagstadgad tystnadsplikt.
4.3	F.1.4.4	Den kostnadsfria hälsoundersökningen får utföras inom den nationella offentliga sjukvården.

RP 53/2016 rd

5.1	F.1.5.1	Flygpersonal inom civilflyget ska åtnjuta det skydd för hälsa och säkerhet som är lämpligt med tanke på arbetets art.
5.2	F.1.5.2	Adekvat skydd och förebyggande åtgärder när det gäller hälsa och säkerhet för flygpersonal inom civilflyget ska alltid finnas till hands.
6	F.1.6.1	Nödvändiga åtgärder ska vidtas för att se till att den arbetsgivare som avser att förlägga arbetstiden enligt ett visst schema beaktar den allmänna principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren.
7	F.1.7.1	På begäran ska den behöriga myndigheten informeras om särskilda arbetstider för flygpersonal inom civilflyget.
8.1	F.1.8.1	Arbetstiden bör fastställas med hänsyn till nationell lagstiftning på detta område, vilken bör beaktas i alla hithörande frågor, och med reservation för framtida lagstiftning i den avtalsslutande parten om begränsningar av flygtider och tjänstgöringstider och krav på vila.
8.2	F.1.8.2	Den maximala blocktiden ska begränsas till 900 timmar. Vid tillämpningen av denna bestämmelse – Med <i>blocktid</i> avses den tid en flygbesättningsmedlem befinner sig på plats i cockpit (för flygbesättningsmedlemmar) eller i kabinen (för kabinbesättningsmedlemmar) från det att ett flygplan lämnar sin parkeringsplats för att lyfta till dess att det står still på anvisad parkeringsplats och alla motorer står stilla. En avvikelse på 15 % för flygbesättningsmedlemmar och 20 % för kabinbesättningsmedlemmar i den kvantitativa siffra som anges i denna standard ska betraktas som en likvärdig standard.
8.3	F.1.8.3	Den maximala årsarbetstiden ska spridas jämnt över hela året så långt det är möjligt.
9	F.1.9.1	Flygpersonal inom civilflyget ska beviljas lediga dagar utan tjänstgöring och standby, vilka ska meddelas i förväg, enligt följande: a) Minst 7 dagar på anställningsorten per kalendermånad, vilket kan innefatta alla de viloperioder som krävs enligt lag. b) Minst 96 dagar på anställningsorten per kalendermånad, vilket kan innefatta alla de viloperioder som krävs enligt lag. En avvikelse på 20 % i de kvantitativa siffror som anges

RP 53/2016 rd

		i denna standard ska betraktas som en likvärdig standard.
--	--	---

ANNEX I

AGREED SERVICES AND SPECIFIED ROUTES

1. This Annex is subject to the transitional provisions contained in Annex II of this Agreement.

2. Each Contracting Party grants to the air carriers of the other Contracting Party the rights to provide air transport services on the routes specified hereunder:

(a) For air carriers of the European Union:

Points in the European Union – one or more intermediate points in Euromed ⁽¹⁾ countries, ECAA countries ⁽²⁾ or countries listed in Annex III – one or more points in Israel;

(b) For air carriers of Israel:

Points in Israel – one or more intermediate points in Euromed countries, ECAA countries or countries listed in Annex III – one or more points in the European Union.

3. The services operated, according to paragraph 2 of this Annex, shall originate or terminate in the territory of Israel, for Israeli air carriers, and in the territory of the European Union, for European Union air carriers.

4. The air carriers of each Contracting Party may on any or all flights and at their option:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate points as specified in paragraph 2 of this Annex and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

(f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Contracting Party, without prejudice to Article 2 (2) (Traffic Rights) of this Agreement;

(g) carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; and

(h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.

5. Each Contracting Party shall allow each air carrier to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the market-

place. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Contracting Party, except for customs, technical, operational, environmental or health protection reasons or in application of Article 7 of this Agreement.

6. The air carriers of each Contracting Party may serve, including within the framework of code share arrangements, any points located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise fifth freedom rights.

7. Notwithstanding any other provisions of this Annex, this Agreement does not grant any rights allowing the operation of international air transport to / from/ through the territory of a third country that does not have diplomatic relations with all the Contracting Parties.

⁽¹⁾ "EUROMED" countries are Morocco, Algeria, Tunisia, Libya, Egypt, Lebanon, Jordan, Israel, the Palestinian Territory, Syria and Turkey.

⁽²⁾ "ECAA countries" are the countries which are parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area: Member States of the European Union, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and Kosovo under UN Security Council Resolution 1244.

ANNEX II

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. Notwithstanding paragraphs 2 and 3 of this Annex, all rights, including traffic rights, and more beneficial treatments already granted by bilateral agreements or arrangements between Israel and Member States of the European Union existing as of the date of signature of this Agreement shall continue to be exercised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement. As far as air carriers are concerned, such rights and arrangements can continue to be exercised by:

- (a) Air Carriers of the European Union, provided that there is no discrimination in the execution of these existing rights or other arrangements between air carriers of the European Union on the basis of nationality.
- (b) Air Carriers of the State of Israel.

2. For passenger, cargo and/or mail services, separately or in combination, air carriers of Israel and of the Member States of the European Union shall be entitled to exercise 3rd and 4th freedom rights on the specified routes subject to the following transitional provisions:

- (a) From the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only:
 - i. For each route, except for those specified in Annex V, authorised air carriers shall be entitled to operate the number of weekly frequencies available under the respective bilateral agreements or arrangements applicable or seven (7) weekly frequencies, whichever is the highest; and
 - ii. For the routes specified in Annex V, authorised air carriers shall be entitled to operate the number of weekly frequencies as specified in Annex V.

From the date of signature of this Agreement, there will be no limitations regarding the number of authorised air carriers per route for each of the Contracting Parties.

- (b) From the first day of the first summer IATA season following the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only, authorised air carriers shall be entitled to operate:
 - i. For the routes specified in Part A of Annex V to this Agreement, three (3) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies specified in Part A of Annex V; and
 - ii. For any other route, including for the routes specified in part B of Annex V, seven (7) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph a) i. and a) ii above.

(c) From the first day of the second summer IATA season following the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only, authorised air carriers shall be entitled to operate:

- i. For the routes specified in Part A of Annex V to this Agreement, three (3) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph b) i. above; and
- ii. For any other route, including for the routes specified in part B of Annex V, seven (7) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph b) ii. above

(d) Subject to paragraph 4 below, from the first day of the third summer IATA season following the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only, authorised air carriers shall be entitled to operate:

- i. For the routes specified in Part A of Annex V to this Agreement, four (4) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph c) i. above; and
- ii. For any other route, including for the routes specified in part B of Annex V, seven (7) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph c) ii. above.

(d) From the first day of the fourth summer IATA season following the date of signature of this Agreement and for scheduled air services only, authorised air carriers shall be entitled to operate:

- i. For the routes specified in Part A of Annex V to this Agreement, four (4) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph d) i. above; and
- ii. For any other route, including for the routes specified in part B of Annex V, seven (7) additional weekly frequencies in relation to the number of weekly frequencies resulting from the application of paragraph d) ii. above.

(e) From the first day of the fifth summer IATA season following the date of signature of this Agreement, the provisions of Annex I shall apply and the air carriers of the Contracting Parties shall be entitled to operate freely 3rd and 4th freedom rights on the specified routes without any limitation regarding the capacity, the weekly frequencies or the regularity of the service.

3. With regard to the non-scheduled air services:

- (a) From the date of signature of this Agreement, operations of non-scheduled air services shall continue to remain subject to approval from the relevant authorities of the Contracting Parties, which will favourably consider such request, and
- (b) From the date specified in paragraph 2.f) above, the provisions of Annex I shall apply and the air carriers of the Contracting Parties shall be entitled to operate freely 3rd and 4th freedom rights on the specified routes without any limitation regarding the capacity, the weekly frequencies, the number of authorised air carriers or the regularity of the service.

4. Prior to the date specified in paragraph 2.d) of this Annex, the Joint Committee shall meet to review the implementation of this Agreement and to assess the commercial impact of the first two stages of the transitional period described in this Annex. On the basis of such an assessment, and without prejudice to its competence in accordance with Article 22 of this Agreement, the Joint Committee may decide by consensus:

- (a) to delay, for a mutually agreed period of time, which shall not exceed two years, the implementation of paragraphs 2.d), 2.e) and 2.f) on certain routes, in case the above mentioned assessment determines either the circumvention of restrictions imposed on scheduled air services through the operations of non-scheduled air services or the existence of a substantial imbalance of the volume of traffic carried by the air carriers of the Contracting Parties that could endanger the preservation of the air services; or
- (b) to increase the number of additional frequencies specified in paragraphs 2.d) i. And 2.e) i.

If the Joint Committee is not able to reach an agreement, a Contracting Party may take appropriate safeguard measures under Article 24 of this Agreement.

5. The implementation and application by Israel of the regulatory requirements and standards which are delivered in European Union legislation relating to air transport mentioned in Annex IV shall be validated by a decision of the Joint Committee on the basis of an evaluation by the European Union. Such an evaluation shall be conducted at the earliest of: (i) the date on which Israel notifies the Joint Committee of its fulfilment of the harmonisation process based on Annex IV of this Agreement, or (ii) three years after the entry into force of this Agreement.

6. Notwithstanding the provisions of Annex I, and without prejudice to Article 26(1) of this Agreement and paragraph 1 of this Annex, until the moment of the adoption of the decision referred to in paragraph 5 of this Annex, the air carriers of the Contracting Parties shall not have the right to exercise fifth freedom rights, including between points within the territory of the European Union, when operating the agreed services on the specified routes.

ANNEX III

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 3, 4 AND 8 OF THE AGREEMENT AND IN ANNEX I

1. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area)
 2. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area)
 3. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area)
 4. The Swiss Confederation (under the Air Transport Agreement between the European Community and the Swiss Confederation)
-

ANNEX IV

RULES RELATING TO CIVIL AVIATION

The equivalent regulatory requirements and standards of European Union legislation referred to in this Agreement shall be delivered on the basis of the following acts. Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out hereafter. The equivalent regulatory requirements and standards shall be applicable in accordance with Annex VI unless otherwise specified in this Annex or in Annex II on Transitional Provisions.

A. AVIATION SAFETY

A.1 List of air carriers subject to an operating ban

Israel shall, at the earliest possible, take measures corresponding to those taken by the EU Member States on the basis of the list of air carriers which are subject to an operating ban due to safety reasons.

The measures will be taken according to the relevant rules regarding the establishment and publication of a list of air carriers which are subject to an operating ban and the information requirements to air passengers of the identity of the air carrier operating the flights on which they travel, established in the following EU legislation:

No 2111/2005

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC

Relevant provisions: Articles 1 to 13, Annex

No 473/2006

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council

Relevant provisions: Articles 1 to 6, Annexes A to C

No 474/2006

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council

as regularly amended by Commission Regulations

Relevant provisions: Articles 1 to 3, Annexes A to B

In case a measure raises serious concerns for Israel, Israel may suspend its application and shall, without undue delay, refer the matter to the Joint Committee pursuant to Article 22(11)(f) of this Agreement.

A.2 Accident/incident investigation and occurrence reporting

A.2.1: No 996/2010

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

Relevant provisions: Articles 1-5, 8-18(2), 20-21, 23, Annex

A.2.2: No 2003/42

Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Relevant provisions: Articles 1-6, 8-9

B. AIR TRAFFIC MANAGEMENT

BASIC REGULATIONS

Section A:

B.1: No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)

Relevant provisions: Articles 1 (1)-1(3), 2, 4(1)- 4(4), 9-10, 11(1)-(2), 11(3)(b), 11(3)(d), 11(4)-(6), 13

B.2: No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Relevant provisions: Articles 2(1) to 2(2), 2(4) to 2(6), 4, 7(1)-(2), 7(4)-(5), 7(7), 8(1), 8(3)-(4), 9, 10-11, 12(1)-(4), 18(1)-(2), Annex II

B.3: No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Relevant provisions: Articles 1, 3a, 4, 6(1)-(5), 6(7), 7(1), 7(3), 8

B.4: No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)

Relevant provisions: Articles 1 to 3, 4 (2), 5 to 6a, 7(1), 8, Annexes I to V

Regulations No 549/2004 to 552/2004 amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system

B.5: Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

as amended by Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Relevant provisions: Articles 3, 8b(1)-(3), 8b(5)-(6), 8c(1)-(10), Annex Vb

Section B:

B.2: No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Relevant provisions: Articles 2(3), 7(6), 7(8), 8(2), 8(5), 9a(1) to 9a(5), 13

B.3: No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Relevant provisions: Article 3, 6(6)

Regulations No 549/2004 to 552/2004 amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system

B.5: Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

as amended by Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Relevant provisions: Articles 8b(4), 8c(10), Annex Vb(4)

IMPLEMENTING RULES

The following acts will be applicable and relevant unless otherwise specified in Annex VI with respect to the equivalent regulatory requirements and standards relating to the "Basic Regulations":

Framework (Regulation (EC) No 549/2004)

—Commission Regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation service Service provision (Regulation (EC) No 550/2004)

—Commission Regulation (EC) No 482/2008 of 30 May 2008 establishing a software safety assurance system to be implemented by air navigation service providers and amending Annex II to Regulation (EC) No 2096/2005

Airspace (Regulation (EC) No 551/2004)

—Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management

—Commission Regulation (EC) No 730/2006 of 11 May 2006 on airspace classification and access of flights operated under visual flight rules above flight level 195

—Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

Interoperability (Regulation (EC) No 552/2004)

—Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010

—Commission Regulation (EU) No 929/2010 of 18 October 2010 amending Regulation (EC) No 1033/2006 as regards the ICAO provisions referred to in Article 3(1)

—Commission Regulation (EU) No 73/2010 of 26 January 2010 laying down requirements on the quality of aeronautical data and aeronautical information for the single European sky

—Commission Regulation (EC) No 262/2009 of 30 March 2009 laying down requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes for the single European sky

—Commission Regulation (EC) No 633/2007 of 7 June 2007 laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

—Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky

—Commission Regulation (EC) No 1032/2006 of 6 July 2006 laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

ATM/ANS requirements stemming from Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009

—Commission Regulation (EC) No 805/2011 of 10 August 2011 laying down detailed rules for air traffic controllers' licences and certain certificates pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

—Commission Implementing Regulation (EU) No 1034/2011 of 17 October 2011 on safety oversight in air traffic management and air navigation services and amending Regulation (EU) No 691/2010

—Commission Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 of 17 October 2011 laying down common requirements for the provision of air navigation services and amending Regulations (EC) No 482/2008 and (EU) No 691/2010

C. ENVIRONMENT

C.1: No 2002/30

Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports as amended or adapted by the 2003 Act of Accession and the 2005 Act of Accession

Relevant provisions: Articles 3 to 5, 7, 9-10, 11(2), 12, Annex II(1)-(3)

C.2: No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988)

Relevant provisions: Articles 1 to 3, 5

D. AIR CARRIER LIABILITY

D.1: No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents

as amended by:

-Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97

Relevant provisions: Articles 2(1)(a), 2(1)(c)-(g), 3 to 6

E. CONSUMER RIGHTS AND PROTECTION OF PERSONAL DATA

E.1: No 90/314

Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours

Relevant provisions: Articles 1-4(2), 4(4)-(7), 5-6.

E.2: No 95/46

Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

Relevant provisions: Articles 1 to 34

E.3: No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

Relevant provisions: Articles 1 to 16

E.4: No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Relevant provisions: Articles 1(1), 2 to 16, Annexes I to II

F. SOCIAL ASPECTS

F.1: No 2000/79

Council Directive 2000/79/EEC of 27 November 2000 concerning the European agreement on the organisation of working time of mobile workers in civil aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Relevant provisions: Clause 1(1) and Clauses 2 to 9 of the Annex

ANNEX V

Part A: Agreed Base Frequencies in certain routes which equals to or are higher than 14

Type of Service	Routes		Base capacity (weekly frequencies)
Passenger	Vienna	Tel-Aviv (TLV)	For the first carrier: 14 For the second and ss. carriers: 3
Passenger	Paris (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	For the first carrier: unlimited; For the second and ss. carriers: 7
Passenger	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Passenger	Athens	Tel-Aviv (TLV)	14
Passenger	Rome	Tel-Aviv (TLV)	25
Passenger	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Pax/All Cargo	London (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	For the first two carriers: unlimited

RP 53/2016 rd

Part B: Agreed Base Frequencies in certain routes which are higher than 7 but below 14

Type of Service	Routes		Base capacity (weekly frequencies)
Passenger	Milan	Tel-Aviv (TLV)	13
Passenger	Berlin	Tel-Aviv (TLV)	11
Passenger	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Passenger	Munich	Tel-Aviv (TLV)	10

ANNEX VI

REGULATORY REQUIREMENTS AND STANDARDS THAT SHALL BE MET WHEN APPLYING THE EU LEGISLATION LISTED IN ANNEX IV OF THE EU-ISRAEL EURO-MEDITERRANEAN AVIATION AGREEMENT

Disclaimer: Nothing in this Annex shall prejudice the application of EU law within the EU.

PART A.2: Accident/incident investigation and occurrence reporting

A.2.1: Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	A2.1.1.1	Regulation No 996/2010 aims to improve aviation safety by ensuring a high level of efficiency, expediency, and quality of civil aviation safety investigations, the sole objective of which is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability. It also provides for rules concerning the timely availability of information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident. It also aims to improve the assistance to the victims of air accidents and their relatives.
2	A2.1.2.1	The Definitions in Article 2 of Regulation No 996/2010 shall apply to the standards and requirements relating to the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation specified in this Annex, as applicable and appropriate.
3	A2.1.3.1	The standards and regulatory requirements specified in this Annex shall apply to safety investigations into accidents and serious incidents, which are conducted by the Contracting Parties, according to international standards and recommended practices.

4(1)	A2.1.4.1	The Contracting Parties shall ensure that safety investigations are conducted or supervised, without external interference, by a permanent national civil aviation safety investigation authority (safety investigation authority) capable of independently conducting a full safety investigation, either on its own or through agreements with other safety investigation authorities
4(2)	A2.1.4.2	The safety investigation authority shall be functionally independent in particular of aviation authorities responsible for airworthiness, certification, flight operation, maintenance, licensing, air traffic control or aerodrome operation and, in general, of any other party or entity the interests or missions of which could conflict with the task entrusted to the safety investigation authority or influence its objectivity.
4(3)	A2.1.4.3	The safety investigation authority shall, in the conduct of the safety investigation, neither seek nor take instructions from anybody and shall have unrestricted authority over the conduct of the safety investigations.
4(4)	A2.1.4.4	The activities entrusted to the safety investigation authority may be extended to the gathering and analysis of aviation safety related information, in particular for accident prevention purposes, in so far as these activities do not affect its independence and entail no responsibility in regulatory, administrative or standards matters.
4(5)	A2.1.4.5	In order to inform the public of the general aviation safety level, a safety review shall be published annually at national level. In this analysis, the sources of confidential information shall not be revealed.
4(6)	A2.1.4.6	The safety investigation authority shall be given by the respective Contracting Party the means required to carry out its responsibilities independently and shall be able to obtain sufficient resources to do so.
5(1)-(3)	A2.1.5.1	The Contracting Party must investigate every accident or serious incident, which Annex 13 to the Convention state that it's mandatory to investigate it.

5(4)	A2.1.5.4	Safety investigation authorities may decide to investigate incidents other than those referred to in Annex 13 to the Convention, when they expect to draw safety lessons from them.
5(5)	A2.1.5.5	All safety investigations shall in no case be concerned with apportioning blame or liability. They shall be independent of, separate from and without prejudice to any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.
8	A2.1.8.1	The safety investigation authority may, provided that the requirement of no conflict of interest is satisfied, invite the national civil aviation authority, within the scope of its competence, to appoint a representative to participate as an adviser to the investigator-in-charge in any safety investigation the safety investigation authority is responsible for under the control and at the discretion of the investigator-in-charge. The national civil aviation authorities shall support the investigation in which they participate by supplying the requested information. In addition, they shall provide advisers and their equipment to the safety investigation authority in charge where relevant.
9(1)	A2.1.9.1	Any person involved who has knowledge of the occurrence of an accident or serious incident shall notify without delay the competent safety investigation authority of the State of Occurrence thereof.
9(2)	A2.1.9.2	The safety investigation authority shall notify without delay the International Civil Aviation Organization (ICAO) and third countries concerned in accordance with the international standards and recommended practices of the occurrence of all accidents and serious incidents of which it has been notified. It shall also notify the European Commission and EASA in case the accident or serious incident involves an aircraft registered, operated, manufactured or certified in the EU.
10(1)	A2.1.10.1	Upon receipt of the notification of the occurrence of an accident or serious incident from third country, the Con-

		tracting Party which are the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture shall, as soon as possible, inform the third country in the territory of which the accident or serious incident occurred whether they intend to appoint an accredited representative in accordance with the international standards and recommended practices. Where such an accredited representative is appointed, his or her name and contact details shall also be provided, as well as the expected date of arrival if the accredited representative intends to travel to the country which sent the notification.
10(2)	A2.1.10.2	Accredited representatives for the State of Design shall be appointed by the safety investigation authority of the Contracting Party in the territory of which the principal place of business of the certificate holder for the type design of the aircraft or power plant is located.
11(1)	A2.1.11.1	Upon his or her appointment by a safety investigation authority and notwithstanding any judicial investigation, the investigator-in-charge shall have the authority to take the necessary measures to satisfy the requirements of the safety investigation.
11(2)	A2.1.11.2	Notwithstanding any confidentiality obligations under relevant legislation of the Contracting Party, the investigator-in-charge shall in particular be entitled to: (a) have immediate unrestricted and unhampered access to the site of the accident or incident as well as to the aircraft, its contents or its wreckage; (b) ensure an immediate listing of evidence and controlled removal of debris, or components for examination or analysis purposes; (c) have immediate access to and control over the flight recorders, their contents and any other relevant recordings;

		(d) request, according to the applicable legislation of the Contracting Party, and contribute to, a complete autopsy examination of the bodies of the fatally injured persons and to have immediate access to the results of such examinations or of tests made on samples taken; (e) request, according to the applicable legislation of the Contracting Party, the medical examination of the people involved in the operation of the aircraft or request tests to be carried out on samples taken from such people and to have immediate access to the results of such examinations or tests; (f) to call and examine witnesses and to require them to furnish or produce information or evidence relevant to the safety investigation; (g) have free access to any relevant information or records held by the owner, the certificate holder of the type design, the responsible maintenance organisation, the training organisation, the operator or the manufacturer of the aircraft, the authorities responsible for civil aviation and air navigation service providers or aerodrome operators.
11(3)	A2.1.11.3	The investigator-in-charge shall extend to his or her investigators as well as, unless in contradiction with the applicable legislation of the Contracting Party, to his or her advisers and to the accredited representatives and their advisers the entitlements listed in standard A2.1.11.2, to the extent necessary to enable them to participate effectively in the safety investigation. Those entitlements are without prejudice to the rights of the investigators and experts designated by the authority in charge of the judicial investigation.
11(4)	A2.1.11.4	Any person participating in safety investigations shall perform his or her duties independently and shall neither seek, nor accept instructions from anybody, other than the investigator-in-charge.

12(1)-(2)	A2.1.12.1	When a judicial investigation is also instituted, the investigator-in-charge should be notified thereof. In such a case, the investigator-in-charge should ensure traceability and retain custody of flight recorders and any physical evidence. The judicial authority may appoint an official from that authority to accompany the flight recorders or physical evidence to the place of the read-out or treatment. Where examination or analysis of such physical evidence may modify, alter or destroy it, prior agreement from the judicial authorities will be required, without prejudice to national law. Where such agreement is not obtained within a reasonable time, it should not prevent the investigator-in-charge from conducting the examination or analysis. Where the judicial authority is entitled to seize any evidence, the investigator-in-charge should have immediate and unlimited access to and use of such evidence. Where, in the course of the safety investigation, it becomes known or it is suspected that an act of unlawful interference as provided for under national law, such as national law on accident investigations, was involved in the accident or serious incident, the investigator-in-charge shall immediately inform the competent authorities thereof. Subject to standard A2.1.14.1, the relevant information collected in the safety investigation shall be shared with those authorities immediately and upon request, relevant material may also be transferred to those authorities. The sharing of that information and that material shall be without prejudice to the right of the safety investigation authority to continue the safety investigation, in coordination with the authorities to which the control of the site may have been transferred.
12(3)	A2.1.12.2	The Contracting Parties shall ensure that safety investigation authorities, on the one hand, and other authorities likely to be involved in the activities related to the safety investigation, such as the judicial, civil aviation, search and rescue authorities, on the other hand, cooperate with each other through advance arrangements.

		Those arrangements shall respect the independence of the safety investigation authority and allow the technical investigation to be conducted diligently and efficiently. They should notably cover issues such as: access to the site of the accident; preservation of and access to evidence; initial and ongoing debriefings of the status of each process; exchange of information; appropriate use of safety information; resolution of conflicts.
13(1)	A2.1.13.1	The Contracting Party in the territory of which the accident or serious incident occurred shall be responsible for ensuring safe treatment of all evidence and for taking all reasonable measures to protect such evidence and for maintaining safe custody of the aircraft, its contents and its wreckage for such period as may be necessary for the purpose of a safety investigation. Protection of evidence shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed. Safe custody shall include protection against further damage, access by unauthorised persons, pilfering and deterioration.
13(2)	A2.1.13.2	Pending the arrival of safety investigators, no person shall modify the state of the site of the accident, take any samples therefrom, undertake any movement of or sampling from the aircraft, its contents or its wreckage, move or remove it, except where such action may be required for safety reasons or to bring assistance to injured persons, or under the express permission of the authorities in control of the site and, when possible, in consultation with the safety investigation authority.
13(3)	A2.1.13.3	Any person involved shall take all necessary steps to preserve documents, material and recordings in relation to the event, in particular so as to prevent erasure of recordings of conversations and alarms after the flight.
14	A2.1.14.1	Sensitive safety information shall not be made available or used for purposes other than safety investigation. The administration of justice or the authority competent to decide on the disclosure of records according to national

		law may decide that the benefits of the disclosure of the sensitive safety information for any other purposes permitted by law outweigh the adverse domestic and international impact that such action may have on that or any future safety investigation.
15(1)	A2.1.15.1	The staff of the safety investigation authority in charge, or any other person called upon to participate in or contribute to the safety investigation shall be bound by applicable rules or procedures of professional secrecy, including as regards the anonymity of those involved in an accident or incident, under the applicable legislation.
15(2)	A2.1.15.2	The safety investigation authority in charge shall communicate the information which it deems relevant to the prevention of an accident or serious incident, to persons responsible for aircraft or aircraft equipment manufacture or maintenance, and to individuals or legal entities responsible for operating aircraft or for the training of personnel.
15(3)	A2.1.15.3	The safety investigation authority in charge shall release to the national civil aviation authority relevant factual information obtained during the safety investigation, except sensitive safety information or causing a conflict of interest. The information received by the national civil aviation authorities shall be protected in accordance with applicable legislation of the Contracting Party.
15(4)	A2.1.15.4	The safety investigation authority in charge shall be authorized to inform victims and their relatives or their associations or make public any information on the factual observations, the proceedings of the safety investigation, possibly preliminary reports or conclusions and/or safety recommendations, provided that it does not compromise the objectives of the safety investigation and fully complies with applicable legislation on the protection of personal data.
15(5)	A2.1.15.5	Before making public the information referred to in Standard A2.1.15.4, the safety investigation authority in charge shall forward that information to the victims and their relatives or their associations in a way which does

		not compromise the objectives of the safety investigation.
16(1)	A2.1.16.1	Each safety investigation shall be concluded with a report in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or serious incident. The report shall state that the sole objective of the safety investigation is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability. The report shall contain, where appropriate, safety recommendations.
16(2)	A2.1.16.2	The report shall protect the anonymity of any individual involved in the accident or serious incident.
16(3)	A2.1.16.3	Where safety investigations give rise to reports before the completion of the investigation, prior to their publication the safety investigation authority may solicit comments from the authorities concerned, and the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned. They shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation.
16(4)	A2.1.16.4	Before publication of the final report, the safety investigation authority may solicit comments from the authorities concerned and the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned, who shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation. In soliciting such comments, the safety investigation authority shall follow the international standards and recommended practices.
16(5)	A2.1.16.5	Sensitive safety information shall be included in a report only when relevant to the analysis of the accident or serious incident. Information or parts of the information not relevant to the analysis shall not be disclosed.
16(6)	A2.1.16.6	The safety investigation authority shall make public the final report in the shortest possible time and if possible within 12 months of the date of the accident or serious incident.
16(7)	A2.1.16.7	If the final report cannot be made public within 12 months, the safety investigation authority shall release an

		interim statement at least at each anniversary of the accident or serious incident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.
16(8)	A2.1.16.7	The safety investigation authority shall forward a copy of the final report and the safety recommendations as soon as possible to the: (a) safety investigation authorities and civil aviation authorities of the States concerned, and the ICAO, according to the international standards and recommended practices; (b) addressees of safety recommendations contained in the report.
17(1)	A2.1.17.1	At any stage of the safety investigation, the safety investigation authority shall recommend in a dated transmittal letter, after appropriate consultation with relevant parties, to the authorities concerned, including those in third countries, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.
17(2)	A2.1.17.2	A safety investigation authority may also issue safety recommendations on the basis of studies or analysis of a series of investigations or any other activities conducted.
17(3)	A2.1.17.3	A safety recommendation shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident, serious incident or incident.
18(1)	A2.1.18.1	The addressee of a safety recommendation shall acknowledge receipt of the transmittal letter and inform the safety investigation authority which issued the recommendation within 90 days of the receipt of that letter, of the actions taken or under consideration, and where appropriate, of the time necessary for their completion and where no action is taken, the reasons therefor.
18(2)	A2.1.18.2	Within 60 days of the receipt of the reply, the safety investigation authority shall inform the addressee whether or not it considers the reply adequate and give justifica-

		tion when it disagrees with the decision to take no action.
20	A2.1.20.1	1 EU and Israeli airlines shall implement procedures which allow for the production (a) at the earliest possible, of a validated list, based on the best available information, of all the persons on board; and (b) immediately after the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of the list of the dangerous goods on board. 2 In order to allow passengers' relatives to obtain information quickly concerning the presence of their relatives on board an aircraft involved in an accident, airlines shall offer travellers the opportunity to give the name and contact details of a person to be contacted in the event of an accident. This information may be used by the airlines only in the event of an accident and shall not be communicated to third parties or used for commercial purposes. 3 The name of a person on board shall not be made publicly available before the relatives of that person have been informed by the relevant authorities. The list referred to in paragraph 1(a) shall be kept confidential in accordance with relevant legislation of the Contracting Party, and the name of each person appearing in that list shall, subject thereto, only be made publicly available in so far as the relatives of the respective persons on board have not objected.
21	A2.1.21.1	1 In order to ensure a more comprehensive and harmonised response to accidents, each Contracting Party shall establish a civil aviation accident emergency plan at national level. Such an emergency plan shall also cover assistance to the victims of civil aviation accidents and their

		relatives 2 Each Contracting Party shall ensure that all airlines established in its territory have a plan for the assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives. Those plans should take particular account of psychological support for victims of civil aviation accidents and their relatives and allow the airline to react to a major accident. Each Contracting Party shall audit the assistance plans of the airlines established in its territory. 3 A Contracting Party, which, by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens, has a special interest in an accident which has occurred in its territory, shall be entitled to appoint an expert who shall have the right to: (a) visit the scene of the accident; (b) have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the safety investigation authority in charge, and information on the progress of the investigation; (c) receive a copy of the final report. 4 An expert appointed in accordance with paragraph 3 may assist, subject to applicable legislation in force, in the identification of the victims and attend meetings with the survivors of its State.
23	A2.1.23.1	The Contracting Parties shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of the standards and requirements relating to the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation specified in this Annex. The penalties provided for shall be effective, proportionate and dissuasive.

A.2.2: Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	A2.2.1.1	The objective of this Directive is to contribute to the improvement of air safety by ensuring that relevant information on safety is reported, collected, stored, protected and disseminated. The sole objective of occurrence reporting is the prevention of accidents and incidents and not to attribute blame or liability.
2	A2.2.2.1	The Definitions in Article 2 of Directive 2003/42/EC shall apply to the standards and requirements relating to occurrence reporting in civil aviation specified in this Annex, as applicable and appropriate.
3	A2.2.3.1	The standards and requirements relating to occurrence reporting in civil aviation specified in this Annex shall apply to occurrences which endanger or which, if not corrected, would endanger an aircraft, its occupants or any other person.
4(1)	A2.2.4.1	The Contracting Parties shall require that occurrences are reported to the competent authorities by every person involved in the occurrence or by every person who has a license according to the air navigation law and crew member, even though he was not involved in the occurrence.
5(1)	A2.2.5.1	The Contracting Parties shall designate one or more competent authorities to put in place a mechanism to collect, evaluate, process and store occurrences reported.
5(2)-(3)	A2.2.5.2	The competent authorities shall store the reports collected in their databases. Accidents and serious incidents shall also be stored in these databases.
6	A2.2.6.1	Israel and Member States shall participate in an exchange of safety information where relevant. The database used by Israel should be compatible with the ECCAIRS software.

8(1)	A2.2.8.1	The Contracting Parties shall, according to their national legislation, take necessary measures to ensure appropriate confidentiality of the information received by them pursuant to Directive 2003/42/EC. They shall use this information solely for the objective of Directive 2003/42/EC.
8(2)	A2.2.8.2	Regardless of the type or classification of occurrence and accident or serious incident, names or addresses of individual persons shall never be recorded on the database mentioned in Standard A2.2.5.2.
8(3)	A2.2.8.3	Without prejudice to the applicable rules of penal law, The Contracting Parties shall refrain from instituting proceedings in respect of unpremeditated or inadvertent infringements of the law which come to their attention only because they have been reported under the national mandatory occurrence-reporting scheme, except in cases of gross negligence.
9	A2.2.9.1	Each Contracting Party shall establish a voluntary incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies that may not be captured by the mandatory incident reporting system.

PART B: Air Traffic Management

B.1: Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the Framework Regulation) as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
1.1 – 1.3	B.1.1.1	A	The objective of the single European sky initiative is to enhance current air traffic safety standards, to contribute to the sustainable development of the air transport system and to improve the overall performance of air traffic management (ATM) and air navigation services (ANS) for general air traffic in the Contracting Parties, with a view to meeting the requirements of all airspace users. This single European sky shall comprise a coherent pan-European network of routes, network management and air traffic management systems based only on safety, efficiency and technical considerations, for the benefit of all airspace users. In pursuit of this objective, Regulation 549/2004 establishes a harmonized regulatory framework for the creation of the single European sky. The application of Regulation 549/2004 and of the measures referred to the in basic regulations of the SES shall be without prejudice to Contracting Parties' sovereignty over their airspace and to the

			requirements of the Contracting Parties relating to public order, public security and defence matters, as set out in Article 13. Regulation 549/2004 and the measures referred to in the Basic Regulations of the SES do not cover military operations and training. The application of Regulation 549/2004 and of the measures referred to in the Basic Regulations of the SES shall be without prejudice to the rights and duties of Contracting Parties under the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation (the Chicago Convention). In this context, an additional objective is to assist Contracting Parties in fulfilling their obligations under the Chicago Convention, by providing a basis for a common interpretation and uniform implementation of its provisions, and by ensuring that these provisions are duly taken into account in Regulation 549/2004 and in the rules drawn up for its implementation.
2	B.1.2.1	A	The Definitions in Article 2 of Regulation 549/2004 shall apply to the standards and requirements relating to air traffic management specified in this Annex. All references to Member States shall be understood to refer to Contracting Parties.
4.1	B.1.4.1	A	Contracting Parties shall, jointly or individually, either nominate or establish a body or bodies as their national supervisory authority in order to assume the tasks assigned to such authority under Regulation 549/2004 and under the measures referred to in Article 3 of Regulation 549/2004.

4.2	B.1.4.2	A	The national supervisory authorities shall be independent of air navigation service providers. This independence shall be achieved through adequate separation, at the functional level at least, between the national supervisory authorities and such providers.
4.3	B.1.4.3	A	National supervisory authorities shall exercise their powers impartially, independently and transparently. This shall be achieved by applying appropriate management and control mechanisms, including within the administration of a Contracting Party. However, this shall not prevent the national supervisory authorities from exercising their tasks within the rules of organisation of national civil aviation authorities or any other public bodies.
4.4	B.1.4.4	A	Contracting Parties shall ensure that national supervisory authorities have the necessary resources and capabilities to carry out the tasks assigned to them under Regulation 549/2004 in an efficient and timely manner.
9	B.1.9.1	A	The penalties that Contracting Parties shall lay down for infringements of Regulation 549/2004 and of the measures referred to in the Basic Regulations of the SES in particular by airspace users and service providers shall be effective, proportionate and dissuasive.
10	B.1.10.1	A	The Contracting Parties, acting in accordance with their national legislation, shall establish consultation mechanisms for appropriate involvement of stakeholders, including professional staff representative bodies, in the implementation of the sin-

			gle European sky.
11.1	B.1.11.1	A	To improve the performance of air navigation services and network functions, a performance scheme for air navigation services and network functions shall be set up. It shall include: (a) national plans, including performance targets on the key performance areas of safety, the environment, capacity and cost-efficiency, ensuring consistency with the SES initiative; and (b) periodic review, monitoring and benchmarking of the performance of air navigation services and network functions.
11.2	B.1.11.2	A	In accordance with the regulatory procedure referred to in Article 5(3) of Regulation 549/2004, the Commission may designate Eurocontrol or another impartial and competent body to act as a "performance review body". The role of the performance review body shall be to assist the national supervisory authorities on request in the implementation of the performance scheme. The Commission shall ensure that the performance review body acts independently when carrying out the tasks entrusted to it by the Commission.
11.3 (b)	B.1.11.3	A	The national plans referred to in standard B.1.11.1 shall be drawn up by the national supervisory authority and adopted by the Contracting Party. These plans shall include binding national targets and an appropriate incentive scheme as adopted by the Contracting Party. Drafting of the

			plans shall be subject to consultation with air navigation service providers, airspace users' representatives, and, where relevant, airport operators and airport coordinators.
11.3(d)	B.1.11.4	A	The reference period for the performance scheme shall cover a minimum of three years and a maximum of five years. During this period, in the event that the national targets are not met, the Contracting Parties and/or the national supervisory authorities shall apply the appropriate measures they have defined.
11.4	B.1.11.5	A	The following procedures shall apply to the performance scheme: (a) collection, validation, examination, evaluation and dissemination of relevant data related to the performance of air navigation services and network functions from all relevant parties, including air navigation service providers, airspace users, airport operators, national supervisory authorities, Contracting Parties and Euro-control; (b) selection of appropriate key performance areas on the basis of ICAO Document No 9854 'Global air traffic management operational concept', and consistent with those identified in the Performance Framework of the ATM Master Plan, including safety, the environment, capacity and cost-efficiency areas, adapted where necessary in order to take into account the specific needs of the Single European Sky and relevant objectives for these areas and definition of a limited set of key performance indicators for

			measuring performance; (c) assessment of the national performance targets on the basis of the national plan; and (d) monitoring of the national performance plans, including appropriate alert mechanisms.
11.5	B.1.11.6	A	The establishment of the performance scheme shall take into account that en route services, terminal services and network functions are different and should be treated accordingly, if necessary also for performance-measuring purposes.
11.6	B.1.11.7	A	Implementing rules regarding performance scheme listed in Annex IV to the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
13	B.1.13.1	A	The Basic Regulations on the SES shall not prevent the application of measures by a Contracting Party to the extent to which these are needed to safeguard essential security or defense policy interests. Such measures are in particular those which are imperative: —for the surveillance of airspace that is under its responsibility in accordance with ICAO Regional Air Navigation agreements, including the capability to detect, identify and evaluate all aircraft using such airspace, with a view to seeking to safeguard safety of flights and to take action to ensure security and defense needs, —in the event of serious internal disturbances affecting the maintenance of law

			and order, —in the event of war or serious international tension constituting a threat of war, —for the fulfilment of a Contracting Party's international obligations in relation to the maintenance of peace and international security, —in order to conduct military operations and training, including the necessary possibilities for exercises.
--	--	--	---

B.2: Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation) as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
2.1-2	B.2.2.1	A	Conduction of inspection and surveys by the national supervisory authority to ensure supervision of compliance with EC Regulation 550/2004 in particular with regard to the safe and efficient operation of air navigation service providers which provide services relating to the airspace falling under the responsibility of the Contracting Party. The air navigation service provider concerned shall facilitate such work.
2.3	B.2.2.2	B	Agreements on supervision that ensure inspections and surveys of the air naviga-

			tion service providers providing services in a FAB shall be made between countries that participate in that FAB.
2.4-6	B.2.2.3	A	Arrangements on supervision that ensure inspection and surveys on ANSP of countries providing services at another country's airspace shall be made between those countries. Those arrangements shall include arrangements for handling of cases involving non-compliance with the applicable requirements.
4		A	Implementing rules regarding safety requirements listed in Annex IV to the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
7.1	B.2.7.1	A	Air navigation service providers shall be subject to certification by the Contracting Parties.
7.3	B.2.7.2	A	National supervisory authorities shall issue certificates to ANSP that are compliant with Regulation 1035/2011 and applicable national law.
7.3	B.2.7.3	A	Certificate may be issued individually for each type of service defined in article 2 of Regulation 549/2004, or for a bundle of such services.
7.3	B.2.7.4	A	The certificate shall be checked on a regular basis.
7.4 + Annex II	B.2.7.5	A	Certificates shall specify the rights and obligations of air navigation service providers, including non-discriminatory access to services for airspace users, with particular regard to safety. Certification may be subject only to the conditions set out in Annex II of Regulation 550/2004. Such conditions shall be objectively justified, non-discriminatory, proportionate

			and transparent.
7.5	B.2.7.6	A	Contracting Parties may allow provision of air navigation services without certification where the movements are primarily not general air traffic.
7.6	B.2.7.7	B	The issue of certificates shall confer on air navigation service providers the possibility of offering their services to other Contracting Parties, other air navigation service providers, airspace users and airports within the Contracting Parties.
7.7	B.2.7.8	A	National supervisory authorities shall monitor compliance with certificate.
7.7	B.2.7.9	A	If a national supervisory authority finds that the holder of a certificate no longer satisfies such requirements or conditions, it shall take appropriate measures while ensuring continuity of services. Such measures may include the revocation of the certificate.
7.8	B.2.7.10	B	A Contracting Party shall recognize any certificate issued in another Contracting Party in accordance with the standards and regulatory requirements relating to air traffic management specified in this Annex.
8.1	B.2.8.1	A	Contracting Parties shall ensure the provision of air traffic services on an exclusive basis within specific airspace blocks in respect of the airspace under their responsibility. For this purpose, Contracting Parties shall designate an air traffic service provider holding a valid certificate within the Contracting Parties.
8.2	B.2.8.2	B	Legal systems shall not prevent cross border services by requiring ANSP (a) be owned directly or through majority hold-

			ing by a certain state/its nationals (b) registered office/principal place of operation in that state (c) use only facilities in that state.
8.3	B.2.8.3	A	Contracting Parties shall define the rights and obligations to be met by the designated service providers. The obligations may include conditions for the timely supply of relevant information enabling all aircraft movements in the airspace under their responsibility to be identified.
8.4	B.2.8.4	A	Contracting Parties have discretionary powers in choosing a service provider, on condition that the latter fulfils the requirements and conditions referred to in standards and regulatory requirements in relating to air traffic management specified in this Annex.
8.5	B.2.8.4	B	In respect of functional airspace blocks established in accordance with Article 9a that extend across the airspace under the responsibility of more than one Contracting Party, the Contracting Parties concerned shall jointly designate, in accordance with paragraph 1 of Article 8 of Regulation 550/2004, one or more air traffic service providers, at least one month before implementation of the airspace block.
9	B.2.9.1	A	Contracting Parties may designate a provider of meteorological services to supply all or part of meteorological data on an exclusive basis in all or part of the airspace under their responsibility, taking into account safety considerations.
9a.1	B.2.9a.1	B	Contracting Parties shall take all necessary measures in order to ensure the implementation of functional airspace

			blocks with a view to achieving the required capacity and efficiency of the air traffic management network within the single European sky and maintaining a high level of safety and contributing to the overall performance of the air transport system and a reduced environmental impact. Contracting Parties shall cooperate to the fullest extent possible with each other, in particular Contracting Parties establishing neighbouring functional airspace blocks, in order to ensure compliance with this provision.
9a.2	B.2.9a.2	B	Functional airspace blocks shall, in particular: (a) be supported by a safety case; (b) enable optimum use of airspace, taking into account air traffic flows; (c) ensure consistency with the European route network established in accordance with Article 6 of the airspace Regulation; (d) be justified by their overall added value, including optimal use of technical and human resources, on the basis of cost-benefit analyses; (e) ensure a smooth and flexible transfer of responsibility for air traffic control between air traffic service units; (f) ensure compatibility between the different airspace configurations, optimising, inter alia, the current flight information regions; (g) comply with conditions stemming from regional agreements concluded within the ICAO; (h) respect regional agreements in existence on the date of entry into force of Regulation 550/2004; and (i) facilitate consistency with performance targets.
9a.3	B.2.9a.3	B	A functional airspace block shall only be established by mutual agreement between

			all the Contracting Parties and, where appropriate, third countries who have responsibility for any part of the airspace included in the functional airspace block. Before the establishment of a functional airspace block, the Contracting Party(s) concerned shall provide the other Contracting Parties and other interested parties with adequate information and give them an opportunity to submit their observations.
9a.4	B.2.9a.4	B	Where a functional airspace block relates to airspace that is wholly or partly under the responsibility of two or more Contracting Parties, the agreement by which the functional airspace block is established shall contain the necessary provisions concerning the way in which the block can be modified and the way in which a Contracting Party can withdraw from the block, including transitional arrangements.
9a.5	B.2.9a.5	B	Where difficulties arise between two or more Contracting Parties with regard to a cross-border functional airspace block that concerns airspace under their responsibility, the Contracting Parties concerned may jointly bring the matter to the Single Sky Committee for an opinion. The opinion shall be addressed to the Contracting Parties concerned. Without prejudice to Standard B.2.9a.3, the Contracting Parties shall take that opinion into account in order to find a solution.
10.1	B.2.10.1	A	Air navigation service providers may avail themselves of the services of other service providers that have been certified in the Contracting Parties.

10.2	B.2.10.2	A	Air navigation service providers shall formalize their working relationships by means of written agreements or equivalent legal arrangements, setting out the specific duties and functions assumed by each provider and allowing for the exchange of operational data between all service providers in so far as general air traffic is concerned. Those arrangements shall be notified to the national supervisory authority or authorities concerned.
10.3	B.2.10.3	A	In cases involving the provision of air traffic services, the approval of the Contracting Parties concerned shall be required. In cases involving the provision of meteorological services, the approval of the Contracting Parties concerned shall be required if they have designated a provider on an exclusive basis in accordance with Standard B.2.9.1.
11	B.2.10.4	A	Contracting Parties shall, within the context of the common transport policy, take the necessary steps to ensure that written agreements between the competent civil and military authorities or equivalent legal arrangements are established or renewed in respect of the management of specific airspace blocks.
12(1)	B.2.12.1	A	Air navigation service providers, whatever their system of ownership or legal form, shall draw up, submit to audit and publish their financial accounts.
12(2)	B.2.12.2	A	In all cases, air navigation service providers shall publish an annual report and regularly undergo an independent audit.
12(3)	B.2.12.3	A	When providing a bundle of services, air navigation service providers shall identify

			and disclose the costs and income deriving from air navigation services, broken down in accordance with the applicable charging system and, where appropriate, shall keep consolidated accounts for other, non-air-navigation services, as they would be required to do if the services in question were provided by separate undertakings.
12(4)	B.2.12.4	A	The Contracting Parties shall designate the competent authorities that shall have a right of access to the accounts of service providers that provide services within the airspace under their responsibility.
13.1	B.2.13.1	B	In so far as general air traffic is concerned, relevant operational data shall be exchanged in real-time between all air navigation service providers, airspace users and airports, to facilitate their operational needs. The data shall be used only for operational purposes.
13.2	B.2.13.2	B	Access to relevant operational data shall be granted to appropriate authorities, certified air navigation service providers, airspace users and airports on a non-discriminatory basis.
13.3	B.2.13.3	B	Certified service providers, airspace users and airports shall establish standard conditions of access to their relevant operational data other than those referred to in paragraph 1. National supervisory authorities shall approve such standard conditions. Detailed rules relating to such conditions shall be established, where appropriate, in accordance with the procedure referred to in Article 5(3) of the framework Regulation.

18.1-18.2	B.2.18.1	A	Neither the national supervisory authorities of the Contracting Parties, acting in accordance with their national legislation, nor the Commission shall disclose information of a confidential nature, in particular information about air navigation service providers, their business relations or their cost components. This shall be without prejudice to the right of disclosure by national supervisory authorities of the Contracting Parties or the Commission where this is essential for the fulfilment of their duties, in which case such disclosure shall be proportionate and shall have regard to the legitimate interests of air navigation service providers, airspace users, airports or other relevant stakeholders in the protection of their business secrets.
-----------	----------	---	--

B.3: Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the Airspace Regulation) as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
1	B.3.1.1	A	An objective to support the concept of a progressively more integrated operating airspace within the context of the common transport policy and to establish common procedures for design, planning and man-

			agement ensuring the efficient and safe performance of air traffic management. The use of airspace shall support the operation of the air navigation services as a coherent and consistent whole in accordance with Regulation (EC) No 550/2004. This shall apply to the airspace within the ICAO EUR and AFI regions where Contracting Parties are responsible for the provision of air traffic services in accordance with the service provision Regulation 550/2004. Contracting Parties may also apply Regulation 551/2004 to airspace under their responsibility within other ICAO regions, on condition that they inform the other Contracting Parties thereof.
3.1	B.3.3.1	B	The Contracting Parties shall aim at the establishment and recognition by the ICAO of a single EUIR.
3.2	B.3.3.2	B	The EUIR shall be designed to encompass the airspace falling under the responsibility of the Contracting Parties in accordance with Article 1(3) of Regulation 551/2004 and may also include airspace of European third countries.
3.3	B.3.3.3	B	The establishment of the EUIR shall be without prejudice to the responsibility of Contracting Parties for the designation of air traffic service providers for the airspace under their responsibility in accordance with Standard B.2.8.1.
3.4	B.3.3.4	B	Contracting Parties shall retain their responsibilities towards the ICAO within the geographical limits of the upper flight information regions and flight information regions entrusted to them by the ICAO.
3a	B.3.3a.1	A	Implementing rules on electronic aeronautical information listed in Annex IV of the

			EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
4	B.3.4.1	A	Implementing rules on rules of the air and on airspace classification listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
6.1	B.3.6.1	A	The air traffic management (ATM) network functions shall allow optimum use of airspace and ensure that airspace users can operate preferred trajectories, while allowing maximum access to airspace and air navigation services. These network functions shall be aimed at supporting initiatives at national level and at the level of functional airspace blocks and shall be executed in a manner which respects the separation of regulatory and operational tasks.
6.2	B.3.6.2	A	Functions carried out by the Network Manager in route design and management of scarce resources as well as the possibility to appoint e.g. Eurocontrol as Network Manager.
6.3	B.3.6.3	A	The Commission may add to the list of the functions in standard B.3.6.2 after proper consultation of industry stakeholders. Those measures, designed to amend non-essential elements of Regulation 551/2004 by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 5(4) of the framework Regulation.
6.4	B.3.6.4	A	Detailed rules for the implementation of the measures referred to in Article 6 of the Airspace Regulation (551/2004), except for those referred to in paragraphs 6 to 9 of article 6 of Regulation 551/2004 listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-

			Mediterranean Aviation Agreement shall apply. Those implementing rules shall address in particular: (a) the coordination and harmonisation of processes and procedures to enhance the efficiency of aeronautical frequency management including the development of principles and criteria; (b) the central function to coordinate the early identification and resolution of frequency needs in the bands allocated to European general air traffic to support the design and operation of European aviation network; (c) additional network functions as defined in the ATM Master Plan; (d) detailed arrangements for cooperative decision-making between the Contracting Parties, the air navigation service providers and the network management function; (e) arrangements for consultation of the relevant stakeholders in the decision-making process both at national and European levels; and (f) within the radio spectrum allocated to general air traffic by the International Telecommunication Union, a division of tasks and responsibilities between the network management function and national frequency managers, ensuring that the national frequency management functions continue to perform those frequency assignments that have no impact on the network. For those cases which do have an impact on the network, the national frequency managers shall cooperate with
--	--	--	--

			those responsible for the network management function to optimise the use of frequencies.
6.5	B.3.6.5	A	Aspects of airspace design other than those referred to in paragraph 2 of article 6 of Regulation 551/2004 shall be dealt with at national level or at the level of functional airspace blocks. This design process shall take into account traffic demands and complexity, national or functional airspace block performance plans and shall include full consultation of relevant airspace users or relevant groups representing airspace users and military authorities as appropriate.
6.6	B.3.6.6	B	Contracting Parties shall entrust Eurocontrol or another impartial and competent body with the performance of air traffic flow management, subject to appropriate oversight arrangements.
6.7	B.3.6.7	A	Implementing rules on air traffic flow management listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
7.1	B.3.7.1	A	Taking into account the organisation of military aspects under their responsibility, Contracting Parties shall ensure the uniform application within the Single European Sky of the concept of the flexible use of airspace as described by the ICAO and as developed by Eurocontrol, in order to facilitate airspace management and air traffic management in the context of the common transport policy.
7.3	B.3.7.2	A	Implementing rules on flexible use of air-

			space listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
8.1	B.3.8.1	A	In cases where the application of Article 7 of regulation 551/2004 gives rise to significant operational difficulties, Contracting Parties may temporarily suspend such application on condition that they inform without delay the Joint Committee.
8.2	B.3.8.2	A	Following the introduction of a temporary suspension, adjustments to the rules adopted under Article 7(3) of Regulation 551/2004 may be worked out for the air-space under the responsibility of the Contracting Party(s) concerned.

B.4: Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation) as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
1 + Annex I	B.4.1.1	A	Within the scope of the framework Regulation, Regulation 552/2004 concerns the interoperability of the EATMN. It shall apply to the systems, their constituents and associated procedures identified in Annex I of Regulation 552/2004. The objective is to achieve interoperability between the different systems, constituents and associated procedures of the EATMN, taking due account of the relevant international rules and aiming also at ensuring the coordinated and rapid intro-

			duction of new agreed and validated concepts of operations or technology in air traffic management.
2 + Annex II	B.4.2.1	A	The EATMN, its systems and their constituents and associated procedures shall meet essential requirements. The essential requirements are set out in Annex II of Regulation 552/2004.
3	B.4.3.1	A	Implementing rules for interoperability listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply. Systems, constituents and associated procedures shall comply with the relevant implementing rules for interoperability throughout their lifecycle. Implementing rules for interoperability shall in particular: (a) determine any specific requirements that complement or refine the essential requirements, in particular in terms of safety, seamless operation and performance; and/or (b) describe, where appropriate, any specific requirements that complement or refine the essential requirements, in particular regarding the coordinated introduction of new, agreed and validated concepts of operation or technologies; and/or (c) determine the constituents when dealing with systems; and/or (d) describe the specific conformity assessment procedures involving, where appropriate, notified bodies as referred to in Article 8 of 552/2004, based on the modules defined in Decision 93/465/EEC to be used to assess either the conformity or the suitability for use of constituents as well as the verification of

			systems; and/or (e) specify the conditions of implementation including, where appropriate, the date by which all relevant stakeholders are required to comply with them. The preparation, adoption and review of implementing rules for interoperability shall take into account the estimated costs and benefits of technical solutions by means of which they may be complied with, with a view to defining the most viable solution, having due regard to the maintenance of an agreed high level of safety. An assessment of the costs and benefits of those solutions for all stakeholders concerned shall be attached to each draft implementing rule for interoperability. Implementing rules for interoperability shall be established in accordance with the procedure under Article 8 of the framework Regulation.
4(2)		A	Compliance with the essential requirements and/or the implementing rules for interoperability shall be presumed for systems, together with the associated procedures, or constituents that meet the relevant Community specifications and whose reference numbers have been published in the <i>Official Journal of the European Union</i>.
5 + Annex III	B.4.5.1	A	Constituents shall be accompanied by an EC declaration of conformity or suitability for use. The elements of this declaration are set out in Annex III of Regulation 552/2004. The manufacturer, or its authorised representative established in the Contracting

			Parties, shall ensure and declare, by means of the EC declaration of conformity or suitability for use that he has applied the provisions laid down in the essential requirements and in the relevant implementing rules for interoperability. Compliance with the essential requirements and the relevant implementing rules for interoperability shall be presumed in relation to those constituents that are accompanied by the EC declaration of conformity or suitability for use. The relevant implementing rules for interoperability shall identify, where appropriate, the tasks pertaining to the assessment of conformity or suitability for use of constituents to be carried out by the notified bodies referred to in Article 8 of Regulation 552/2004.
6 + Annex IV	B.4.6.1	A	Systems shall be subject to an EC verification by the air navigation service provider in accordance with the relevant implementing rules for interoperability, in order to ensure that they meet the essential requirements of Regulation 552/2004 and the implementing rules for interoperability, when integrated into the EATMN. Before a system is put into service, the relevant air navigation service provider shall establish an EC declaration of verification, confirming compliance, and shall submit it to the national supervisory authority together with a technical file. The elements of this declaration and of the technical file are set out in Annex IV of Regulation 552/2004. The national supervisory authority may require any additional information necessary to supervise such compliance.

			The relevant implementing rules for interoperability shall identify, where appropriate, the tasks pertaining to the verification of systems to be carried out by the notified bodies as referred to in Article 8 of Regulation 552/2004. The EC declaration of verification shall be without prejudice to any assessments that the national supervisory authority may need to carry out on grounds other than interoperability.
6a	B.4.6a.1	A	A certificate issued in accordance with Regulation (EC)No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, where it applies to constituents or systems, shall be considered, for the purposes of Articles 5 and 6 of Regulation 552/2004, as an EC declaration of conformity or suitability for use, or as an EC declaration of verification, if it includes a demonstration of compliance with the essential requirements of Regulation 552/2004 and the relevant implementing rules for interoperability.
7.1	B.4.7.1	A	Where the national supervisory authority ascertains that: (a) a constituent accompanied by an EC declaration of conformity or suitability for use, or (b) a system accompanied by the EC declaration of verification, does not comply with the essential requirements and/or relevant implementing rules for interoperability, it shall, with due regard to the need to ensure safety and continuity of operations, take all measures necessary to restrict the area of application of the constituent or

			the system concerned or to prohibit its use by the entities under the responsibility of the authority.
8.1	B.4.8.1	A	Contracting Parties shall notify the Joint Committee of the bodies they have appointed to carry out tasks pertaining to the assessment of conformity or suitability for use referred to in Article 5 of Regulation 552/2004, and/or the verification referred to in Article 6 of Regulation 552/2004, indicating each body's area of responsibility and its identification number obtained from the Commission.
8.2	B.4.8.2	A	Contracting Parties shall apply the criteria provided for in Annex V of Regulation 552/2004 for the assessment of the bodies to be notified. Bodies meeting the assessment criteria provided for in the relevant European standards shall be deemed to meet the said criteria.
8.3 + Annex V	B.4.8.3	A	Contracting Parties shall withdraw notification of a notified body which no longer meets the criteria provided for in Annex V of Regulation 552/2004. They shall forthwith inform the Joint Committee thereof.
8.4	B.4.8.4	A	Without prejudice to the requirements referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of Article 8 of Regulation 552/2004, Contracting Parties may decide to appoint organisations recognised in conformity with Article 3 of the service provision Regulation as notified bodies.

B.5: Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC as amended by Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
3	B.5.3.1	A	The Definitions in Articles 3(da), 3(e), 3(f), 3(g), 3(q), 3(r), 3(s) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply to the standards and requirements relating to air traffic management specified in this Annex. All references to Member States shall be understood to refer to Contracting Parties.
8b(1)	B.5.8b.1	A	Provision of ATM/ANS shall comply with the essential requirements set out in Annex Vb of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
8b(2)	B.5.8b.2	A	ATM/ANS providers shall be required to hold a certificate in accordance with Regulation 1035/2011 and applicable national law. The certificate shall be issued when the provider has demonstrated its capability and means of discharging the responsibilities associated with the provider's privileges. The privileges granted and the scope of the services provided shall be specified in the certificate.
8b(3)	B.5.8b.3	A	By way of derogation from Standard B.5.8b.2, Contracting Parties may decide

			that providers of flight information services shall be allowed to declare their capability and means of discharging the responsibilities associated with the services provided.
8b(4)	B.5.8b.4	B	The measures referred to in Standard B.5.8b.6 may lay down a requirement for certification in respect of organisations engaged in the design, manufacture and maintenance of safety-critical ATM/ANS systems and constituents. The certificate for those organisations shall be issued when they have demonstrated their capability and means of discharging the responsibilities associated with their privileges. The privileges granted shall be specified in the certificate.
8b(5)	B.5.8b.5	A	The measures referred to in Standard B.5.8b.6 may lay down a requirement for certification, or alternatively, validation by the ATM/ANS provider, in respect of safety-critical ATM/ANS systems and constituents. The certificate for those systems and constituents shall be issued, or validation shall be given, when the applicant has shown that the systems and constituents comply with the detailed specifications established to ensure compliance with the essential requirements referred to in Standard B.5.8b.1.
8b(6)	B.5.8b.6	A	Implementing rules on ATM/ANS referred to in Article 8b(6) of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 and listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.
8c(1)	B.5.8c.1	A	Air traffic controllers as well as persons and organisations involved in the training,

			testing, checking or medical assessment of air traffic controllers, shall comply with the relevant essential requirements set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
8c(2)	B.5.8c.2	A	Air traffic controllers shall be required to hold a licence and a medical certificate appropriate to the service provided.
8c(3)	B.5.8c.3	A	The licence referred to in Standard B.5.8c.2 shall only be issued when the applicant for the licence demonstrates that he or she complies with the rules established to ensure compliance with the essential requirements regarding theoretical knowledge, practical skill, language proficiency and experience as set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
8c(4)	B.5.8c.4	A	The medical certificate referred to in Standard B.5.8c.2 shall only be issued when the air traffic controller complies with the rules established to ensure compliance with the essential requirements on medical fitness as set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009. The medical certificate may be issued by aero medical examiners or by aero medical centres.
8c(5)	B.5.8c.5	A	The privileges granted to the air traffic controller and the scope of the licence and the medical certificate shall be specified in such licence and certificate.
8c(6)	B.5.8c.6	A	The capability of air traffic controller training organisations, aero medical examiners and aero medical centres to discharge the responsibilities associated with their privileges in relation to the issuance

			of licences and medical certificates shall be recognised by the issuance of a certificate.
8c(7)	B.5.8c.7	A	A certificate shall be issued to training organisations, aero medical examiners and aero medical centres for air traffic controllers that have demonstrated that they comply with the rules established to ensure compliance with the relevant essential requirements as set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009. The privileges granted by the certificate shall be specified therein.
8c(8)	B.5.8c.8	A	Persons responsible for providing practical training or for assessing air traffic controllers' skill shall hold a certificate. The certificate shall be issued when the person concerned has demonstrated that he or she complies with the rules established to ensure compliance with the relevant essential requirements as set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009. The privileges granted by the certificate shall be specified therein.
8c(9)	B.5.8c.9	A	Synthetic training devices shall comply with the relevant essential requirements set out in Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
8c(10)	B.5.8c.10	A/B (1)	Implementing rules referred to in Article 10 of of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 and listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.

Annex Vb (1)	B.5.Vb.1	A	(a) All aircraft, excluding those engaged in the activities referred to in Article 1(2)(a) of Regulation 216/2008, in all phases of flight or on the movement area of an aerodrome, shall be operated in accordance with applicable general operating rules and any applicable procedure specified for use of that airspace. (b) All aircraft, excluding those engaged in the activities referred to in Article 1(2)(a) of Regulation 216/2008, shall be equipped with the required constituents and operated accordingly. Constituents used in the ATM/ANS system shall also comply with the requirements in point 3 of Annex Vb of Regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009.
Annex Vb (2)	B.5.Vb.2	A	The essential requirements in Annex Vb (2) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply.
Annex Vb (3)	B.5.Vb.3	A	The essential requirements in Annex Vb (3) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply.
Annex Vb (4)	B.5. Vb.4	A/B	The essential requirements in Annex Vb (4) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply
Annex Vb (5)	B.5.Vb.5	A	The essential requirements in Annex Vb (5) of regulation 216/2008 as amended by Regulation 1108/2009 shall apply.

PART C: Environment

C.1: Directive 2002/30/EC on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports

Article	Standard No.	Standard
---------	--------------	----------

No.	(Part/Leg#/Art#/Std#)	
3	C.1.3.1	The Contracting Parties shall ensure that there are competent authorities responsible for matters regarding the introduction of noise-related operating restrictions at airports.
4	C.1.4.1	The Contracting Parties shall adopt a balanced approach in dealing with noise problems at airports in their territory. They may also consider economic incentives as a noise management measure.
	C.1.4.2	When considering operating restrictions, the competent authorities shall take into account the likely costs and benefits of the various measures available as well as airport-specific characteristics.
	C.1.4.3	Measures or a combination of measures taken shall not be more restrictive than necessary in order to achieve the environmental objective established for a specific airport. They shall be non-discriminatory on grounds of nationality or identity of air carrier or aircraft manufacturer.
	C.1.4.4	Performance-based operating restrictions shall be based on the noise performance of the aircraft as determined by the certification procedure conducted in accordance with Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation.
5 + Annex II (1-3)	C.1.5.1	When a decision on operating restrictions is being considered, the information as specified in Annex II paragraphs 1-3 of directive 2002/30/EC shall, as far as appropriate and possible, for the operating restrictions concerned and for the characteristics of the airport, be taken into account.
7	C.1.7.1	Rules of assessment of operating restrictions shall not apply to: (a) operating restrictions that were already established on the date of implementation of this standard as validated by a decision of the Joint Committee as specified in Annex II paragraph 5 of the EU-Israel Euro-Mediterranean

		Aviation agreement; (b) minor technical changes to operating restrictions of a partial nature that do not have any significant cost implications for the airline operators at any given airport and that have been introduced after implementation of this standard as mentioned above.
9	C.1.9.1	In individual cases, Contracting Parties may authorize, at airports situated in their territory, individual operations of aircraft which could not take place on the basis of the other provisions of Directive 2002/30/EC in cases that: (a) aircraft whose individual operations are of such an exceptional nature that it would be unreasonable to withhold a temporary exemption; (b) aircraft on non-revenue flights for the purpose of alterations, repair or maintenance.
10	C.1.10.1	Contracting Parties shall ensure that, for the application of operating restrictions, procedures for consultation of interested parties are established in accordance with applicable national law.
11	C.1.11.1	A Contracting Party shall forthwith inform the other Contracting Party of any new operating restriction that it has decided to introduce at an airport in its territory.
12	C.1.12.1	Contracting Parties shall ensure the right to appeal against the decisions regarding operating restrictions before an appeal body other than the authority that has adopted the contested decision, in accordance with national legislation and procedures.
Annex II (1-3)		Information referred to in Standard C.1.5.1.

C.2: Directive 2006/93/EC Regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988)

Article	Standard	Standard
---------	----------	----------

No.	No.	
1	C.2.1.1	Applicability: a. Aeroplanes with MTOM of 34,000 kg or more; or b. aeroplanes with certified internal accommodation of more than 19 passengers seats.
2	C.2.2.2	Civil subsonic jet aeroplanes shall comply with the standards specified in Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention
3	C.2.3.1	Exemptions from the requirement to operate Civil subsonic jet aeroplanes according to the standards specified in Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention can be given in cases of: (a) aeroplanes with historical interest; (b) temporary use of aeroplanes whose operations are of such an exceptional nature that it would be unreasonable to withhold a temporary exemption; and (c) temporary use of aeroplanes on non-revenue flights for the purposes of alterations, repair or maintenance.
3	C.2.3.2	A Contracting Party shall inform the competent authorities of the other Contracting Parties of the exemption given in case of historical interest. Every Contracting Party shall recognise the exemptions granted by another Contracting Party in respect of aeroplanes entered on the registers of the latter.
5	C.2.5.1	The Contracting Parties shall lay appropriate enforcement measures applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to Directive 2006/93/EC and shall take all measures necessary to ensure that those measures are implemented. The measures provided for must be effective, proportionate and dissuasive.

PART D: Air Carrier Liability

D.1: Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents as amended by Regulation (EC) No 889/2002

Article No	Standard No.	Standard
2(1)(a),	D.1.2.1	The Definitions in Article 2 shall apply to the regulatory require-

RP 53/2016 rd

2(1)(c)-(g)		ments and standards relating to air carrier liability in the event of accidents specified in this Annex.
3	D.1.3.1	Application of the Montreal Convention 1999 by the Contracting Parties, including to domestic flights.
5	D.1.5.1	The Contracting Parties shall ensure that air carriers make advance payments to natural persons entitled to compensation as may be required to meet immediate economic needs on a basis proportional to the hardship suffered
6	D.1.6.1	The Contracting Parties shall ensure that all air carriers make available to passengers at all points of sale a summary of the main provisions governing liability for passengers and their baggage.

PART E: Consumer Rights

E.1: Directive 90/314/EEC on package travel, package holidays and package tours

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	E.1.1.1	Approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Contracting Parties relating to packages sold or offered for sale in the territory of the Contracting Parties.
2	E.1.2.1	The Definitions in Article 2 of Directive 90/314/EEC shall apply to the standards and requirements relating to package travel, package holidays and package tours specified in this Annex as applicable and as appropriate. For the purpose of this annex, the following definition of 'package' shall apply: 'package' means the pre-arranged combination of not fewer than two of the following when sold or offered for sale at an inclusive price: (a) transport; (b) accommodation; (c) Other tourist services not ancillary to transport or accommodation and accounting for a significant proportion of the package. The separate billing of various components of the same package shall not absolve the organizer or retailer from the obligations under this Annex;
3	E.1.3.1	Organizer and retailer must provide full and accurate information. When a brochure is made available to the consumer, it shall indicate in a legible, comprehensible and accurate manner both the price and adequate information concerning: (a) the destination and the means, characteristics and cat-

		egories of transport used; (b) the type of accommodation, its location, category or degree of comfort and its main features, its approval and tourist classification; (c) the meal plan; (d) the itinerary; (e) general information on passport and visa requirements and health formalities required for the journey and the stay; (f) either the monetary amount or the percentage of the price which is to be paid on account, and the timetable for payment of the balance; (g) whether a minimum number of persons is required for the package to take place and, if so, the deadline for informing the consumer in the event of cancellation. The information which provided is binding unless the following terms are fulfilled: — changes in such particulars have been clearly communicated to the consumer before conclusion of the contract, in which case the brochure shall expressly state so, —changes are made later following an agreement between the parties to the contract.
4(1), 4(2)	E.1.4.1	The organizer and/or the retailer shall provide the consumer, in writing or any other appropriate form, before the contract is concluded, with general information on passport and visa requirements applicable and in particular on the periods for obtaining them, as well as with information on the health formalities required for the journey and the stay; The organizer and/or retailer shall also provide the consumer, in writing or any other appropriate form, with the following information in good time before the start of the journey:

		(i) the times and places of intermediate stops and transport connections as well as details of the place to be occupied by the traveller (e.g. cabin or berth on ship, sleeper compartment on train); (ii) the name, address and telephone number of the organizer's and/or retailer's local representative or, failing that, of local agencies on whose assistance a consumer in difficulty could call. Where no such representatives or agencies exist, the consumer must in any case be provided with an emergency telephone number or any other information that will enable him to contract the organizer and/or the retailer; (iii) in the case of journeys or stays abroad by minors, information enabling direct contact to be established with the child or the person responsible at the child's place of stay; Depending on the particular package, the contract shall contain at least the elements listed below as long as relevant to the particular package; (a) the travel destination(s) and, where periods of stay are involved, the relevant periods, with dates; (b) the means, characteristics and categories of transport to be used, the dates, times and points of departure and return; (c) where the package includes accommodation, its location, its tourist category or degree of comfort, its main features, its compliance with the rules of the host State concerned and the meal plan; (d) whether a minimum number of persons is required for the package to take place and, if so, the deadline for informing the consumer in the event of cancellation; (e) the itinerary; (f) visits, excursions or other services which are included in the total price agreed for the package; (g) the name and address of the organizer, the retailer and, where appropriate, the insurer; (h) the price of the package, an indication of the possibility of price revisions referred to in Standard E.1.4.2 and
--	--	---

		an indication of any dues, taxes or fees chargeable for certain services (landing, embarkation or disembarkation fees at ports and airports, tourist taxes) where such costs are not included in the package; (i) the payment schedule and method of payment; (j) special requirements which the consumer has communicated to the organizer or retailer when making the booking, and which both have accepted; (k) periods within which the consumer must make any complaint concerning failure to perform or improper performance of the contract. All the terms of the contract shall be set out in writing or such other form as is comprehensible and accessible to the consumer and must be communicated to him before the conclusion of the contract; the consumer shall also be given a copy of these terms.
4(4)	E.1.4.2	Prohibition to change the price unless the contract expressly provides for the possibility of upward or downward revision and states precisely how the revised price is to be calculated and solely to allow for variations in: —transportation costs, including the cost of fuel, —dues, taxes or fees chargeable for certain services, such as landing taxes or embarkation or disembarkation fees at ports and airports, —the exchange rates applied to the particular package, —hotel accommodation costs. During a fixed period of time, to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party, prior to the departure date stipulated, the price stated in the contract shall not be increased provided that the consumer has paid the full price of the package.
4(5)	E.1.4.3	in the event of changing an essential term of the contract before the departure, the consumer will have the right to: —either to withdraw from the contract without penalty, —or to accept a rider to the contract specifying the altera-

		tions made and their impact on the price.
4(6)	E.1.4.4	In the event of cancellation of the package before the agreed date of departure for reasons which are not the fault of the consumer, the consumer will be entitled: (a) either to take a substitute package of equivalent or higher quality where the organizer and/or retailer is able to offer him such a substitute. If the replacement package offered is of lower quality, the organizer shall refund the difference in price to the consumer; (b) or to be repaid as soon as possible all sums paid by him under the contract. In such a case, he shall be entitled, if appropriate, to be compensated by either the organizer or the retailer, whichever the relevant Contracting Party's law requires, for non-performance of the contract, except where: (i) cancellation is on the grounds that the number of persons enrolled for the package is less than the minimum number required and the consumer is informed of the cancellation, in writing, within the period indicated in the package description; or (ii) cancellation, excluding overbooking, is for reasons of force majeure, i.e. unusual and unforeseeable circumstances beyond the control of the party by whom it is pleaded, the consequences of which could not have been avoided even if all due care had been exercised.
4(7)	E.1.4.5	Where, after departure, a significant proportion of the services contracted for is not provided or the organizer perceives that he will be unable to procure a significant proportion of the services to be provided the consumer shall be entitled to: Suitable alternative arrangements, at no extra cost to the consumer, for the continuation of the package, and where appropriate, compensation for the difference between the

		services offered and those supplied. If it is impossible to make such arrangements or these are not accepted by the consumer for good reasons, the organizer shall, where appropriate, provide the consumer, at no extra cost, with equivalent transport back to the place of departure, or to another return-point to which the consumer has agreed and shall, where appropriate, compensate the consumer.
5(1)	E.1.5.1	The Contracting Parties shall take the necessary steps to ensure that the organizer and/or retailer party to the contract is liable to the consumer for the proper performance of the obligations arising from the contract, irrespective of whether such obligations are to be performed by that organizer and/or retailer or by other suppliers of services, without prejudice to the right of the organizer and/or retailer to pursue those other suppliers of services.
5(2)-5(4)	E.1.5.2	The consumer will have a right to compensation in case of failure to perform or the improper performance of the contract unless certain terms which are detailed in Directive 90/314/EEC are fulfilled. The organizer and/or retailer party to the contract shall be required to give prompt assistance to a consumer in difficulty even if the organiser or retailer is not responsible for damages due to the fact that the failures are attributable to a third party unconnected with the provision of the services contracted for, and are unforeseeable or unavoidable, or due to the fact that such failures are due to a case of force majeure such as that defined in Standard E.1.4.4, or to an event which the organizer and/or retailer or the supplier of services, even with all due care, could not foresee or forestall.
6	E.1.6.1	In cases of complaint, the organizer and/or retailer must make prompt efforts to find appropriate solutions.

E.3: Regulation (EC) No 261/2004 Establishing common rules on compensation and assistance to passenger in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flight

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	E.3.1.1	Establishment of minimum rights for passengers when: (a) They are denied boarding against their will; (b) their flight is cancelled; (c) their flight is delayed.
2	E.3.2.1	The Definitions in Article 2 of Regulation (EC) No 261/2004 shall apply to the standards and requirements relating to the establishment of common rules on compensation and assistance to passenger in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flight specified in this Annex as applicable and appropriate.
3(2)-(3)	E.3.3.1	The regulatory requirements and standards shall apply on the condition that passengers: (a) have a confirmed reservation on the flight concerned and, except in the case of cancellation referred to in Article 5 of Regulation (EC) No 261/2004, present themselves for check-in, —as stipulated and at the time indicated in advance by the air carrier, the tour operator or an authorised travel agent and it was proved that the passenger has received a notification, or, if no time is indicated, —not later than a fixed period of time to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party before the published departure time; or (b) have been transferred by an air carrier or tour operator from the flight for which they held a reservation to another flight, irrespective of the reason. The regulatory requirements and standards shall not apply to passengers travelling free of charge or at a reduced fare not available directly or indirectly to the public. However, it shall apply to passengers having tickets issued under a frequent flyer programme or other commercial programme by an air carrier or tour operator.
4(1)	E.3.4.1	When an operating air carrier reasonably expects to deny boarding on a flight, it shall first call for volunteers to

		surrender their reservations in exchange for benefits under conditions to be agreed between the passenger concerned and the operating air carrier. Volunteers shall be assisted in accordance with Article 8 of Regulation 261/2004. Such assistance being additional to the benefits mentioned in this standard.
4(2)	E.3.4.2	If an insufficient number of volunteers come forward to allow the remaining passengers with reservations to board the flight, the operating air carrier may then deny boarding to passengers against their will.
4(3)	E.3.4.3	If boarding is denied to passengers against their will, the operating air carrier shall compensate them and assist them (passengers shall be offered the choice between reimbursement of the cost of the ticket together with, when relevant, a return flight; or re-routing under comparable transport conditions to the final destination at the earliest opportunity; or re-routing under comparable transport conditions to the final destination at a later date at the passenger's convenience subject to availability of seats; meals and refreshments; two telephone calls, fax/e-mail; hotel accommodation, when necessary, and transport between the airport and place of accommodation) in accordance with the relevant legislation of the Contracting Party.
5(1)	E.3.5.1	In case of cancellation of a flight, the passengers concerned shall: (a) be offered assistance by the operating air carrier ((i) choice between reimbursement of the cost of the ticket together with, when relevant, a return flight; or re-routing under comparable transport conditions to the final destination at the earliest opportunity; or re-routing under comparable transport conditions to the final destination at a later date at the passenger's convenience subject to availability of seats; and (ii) in the event of re-routing, meals and refreshments and two telephone calls, fax/e-mail as well as hotel accommodation, when necessary, and transport between the airport and place of accommodation) and (b) have the right to compensation by the operating air carrier, unless they are informed of the cancellation well in advance of the scheduled time of de-

		parture (a fixed time period to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party) or they are informed at a later stage and are offered re-routing allowing them to depart and reach their final destination within a fixed periods of time (close to the scheduled time of departure and arrival) to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party.
5(2)	E.3.5.2	When passengers are informed of the cancellation, an explanation shall be given concerning possible alternative transport.
5(3)	E.3.5.3	An operating air carrier shall not be obliged to pay compensation, if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.
5(4)	E.3.5.4	The burden of proof concerning the questions as to whether and when the passenger has been informed of the cancellation of the flight shall rest with the operating air carrier.
6	E.3.6.1	When an operating air carrier reasonably expects a flight to be delayed beyond its scheduled time of departure by two hours or more, passengers shall be offered assistance by the operating air carrier (meals and refreshments and two telephone calls, fax/e-mail); when the delay is at least five hours, the passenger has a choice of waiting for original flight or reimbursement of the cost of the ticket together with, when relevant, a return flight, and additional assistance of hotel accommodation, when an overnight stay of one or more nights is required, and transport between the airport and place of accommodation.
7	E.3.7.1	Where compensation is to be provided, passengers shall receive compensation amounting to: (a) 1,250 NIS or EUR 250 for all flights of 2 000 kilometres or less; (b) 2,000 NIS or EUR 400 for flights between 2 000 and 4 500 kilometres; (c) 3,000 NIS or EUR 600 for all flights not falling under

		(a) or (b). In determining the distance, the basis shall be the last destination at which the denial of boarding or cancellation will delay the passenger's arrival after the scheduled time. When passengers are offered re-routing to their final destination on an alternative flight, the arrival time of which does not exceed the scheduled arrival time of the flight originally booked by certain short fixed period of time to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party, the operating air carrier may reduce the compensation by 50 %. The compensation shall be paid in cash, by electronic bank transfer, or cheques or, with the signed agreement of the passenger, in travel vouchers and/or other services.
8(3)	E.3.8.1	When, in the case where a town, city or region is served by several airports, an operating air carrier offers a passenger a flight to an airport alternative to that for which the booking was made, the operating air carrier shall bear the cost of transferring the passenger from that alternative airport either to that for which the booking was made, or to another close-by destination agreed with the passenger.
10(1)	E.3.10.1	If an operating air carrier places a passenger in a class higher than that for which the ticket was purchased, it may not request any supplementary payment.
10(2)	E.3.10.2	If an operating air carrier places a passenger in a class lower than that for which the ticket was purchased, it shall provide reimbursement in accordance with the relevant legislation of the Contracting Party.
11(1)	E.3.11.1	Operating air carriers shall give priority to carrying persons with reduced mobility and any persons or certified service dogs accompanying them, as well as unaccompanied children.
11(2), 9(3)	E.3.11.2	In cases of denied boarding, cancellation and delays, persons with reduced mobility and any persons accompanying them, as well as unaccompanied children, shall have the right to care as soon as possible. When providing

		care, the operating air carrier shall pay particular attention to the needs of persons with reduced mobility and any persons accompanying them, as well as to the needs of unaccompanied children
12	E.3.12.1	The standards delivered in Regulation 261/2004 shall apply without prejudice to a passenger's rights to further compensation. The compensation granted under Regulation 261/2004 may be deducted from such compensation. Without prejudice to relevant principles and rules of national law, the above shall not apply to passengers who have voluntarily surrendered a reservation under Article 4(1) of Regulation 261/2004.
13	E.3.13.1	In cases where an operating air carrier pays compensation or meets the other obligations incumbent on it under Regulation 261/2004, no provision of the Regulation may be interpreted as restricting its right to seek compensation from any person, including third parties, in accordance with the law applicable. In particular, Regulation 261/2004 shall in no way restrict the operating air carrier's right to seek reimbursement from a tour operator or another person with whom the operating air carrier has a contract. Similarly, no provision of the Regulation may be interpreted as restricting the right of a tour operator or a third party, other than a passenger, with whom an operating air carrier has a contract, to seek reimbursement or compensation from the operating air carrier in accordance with applicable relevant laws.
14(1)	E.3.14.1	The operating air carrier shall ensure that at check-in a clearly legible notice containing the following text (or similar content) is displayed in a manner clearly visible to passengers: 'If you are denied boarding or if your flight is cancelled or delayed, ask at the check-in counter or boarding gate for the text stating your rights, particularly with regard to compensation and assistance'.
14(2)	E.3.14.2	An operating air carrier denying boarding or cancelling a flight shall provide each passenger affected with a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with Regulation 261/2004. It shall also pro-

		vide each passenger affected by a significant delay with an equivalent notice.
15	E.3.15.1	Obligations vis-à-vis passengers pursuant to this Regulation may not be limited or waived, notably by a derogation or restrictive clause in the contract of carriage. If, nevertheless, such a derogation or restrictive clause is applied in respect of a passenger, or if the passenger is not correctly informed of his rights and for that reason has accepted compensation which is inferior to that provided for in Regulation 261/2004, the passenger shall still be entitled to take the necessary proceedings before the competent courts in order to obtain additional compensation.
16	E.3.16.1	The Contracting Parties shall ensure the enforcement of these regulatory requirements and standards stemming from Regulation 261/2004. The enforcement measures, which may include enforcement measures based on court rulings in the field of civil law, shall be effective, proportionate and dissuasive.

E.4: Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1(1)	E.4.1.1	Establishment of rules for the protection of and provision of assistance to disabled persons and persons with reduced mobility travelling by air, both to protect them against discrimination and to ensure that they receive assistance.
2	E.4.2.1	The Definitions in Article 2 of Regulation (EC) No 1107/2006 shall apply to the standards and requirements concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air specified in this Annex as applicable and appropriate.

3	E.4.3.1	An air carrier or its agent or a tour operator shall not refuse, on the ground of disability, to accept a reservation for a flight or to embark a disabled person or a person with reduced mobility, provided that the person concerned has a valid ticket and reservation.
4(1)	E.4.4.1	An air carrier or its agent or a tour operator may refuse, on the ground of disability, to accept a reservation from or to embark a disabled person or a person with reduced mobility: (a) in order to meet applicable safety requirements established by international or national law or in order to meet safety requirements established by the authority that issued the air operator's certificate to the air carrier concerned; (b) if the size of the aircraft or its doors makes the embarkation or carriage of that disabled person or person with reduced mobility physically impossible. In the event of refusal to accept a reservation on the grounds referred to under points (a) or (b), the air carrier, its agent or the tour operator shall make reasonable efforts to propose an acceptable alternative to the person in question. A disabled person or a person with reduced mobility who has been denied embarkation on the grounds of his or her disability or reduced mobility and any person accompanying this person shall be offered the right to reimbursement or re-routing as provided for in Article 8 of Regulation 261/2004. The right to the option of a return flight or re-routing shall be conditional upon all safety requirements being met.
4(2)	E.4.4.2	In order to meet applicable safety requirements established by international or national law or in order to meet safety requirements established by the authority that issued the air operator's certificate to the air carrier concerned - an air carrier or its agent or a tour operator may require that a disabled person or person with reduced mobility be accompanied by another person who is capable of providing the assistance required by that person.

4(3)	E.4.4.3	Obligation on carriers or their agents to provide passengers with disability information regarding safety rules that they apply to the carriage of disabled persons and persons with reduced mobility, as well as any restrictions on their carriage or on that of mobility equipment due to the size of aircraft. A tour operator shall make such safety rules and restrictions available for flights included in package travel, package holidays and package tours which it organises, sells or offers for sale.
4(4)	E.4.4.4	When an air carrier or its agent or a tour operator exercises derogation under standards E.4.4.1 or E.4.4.2, it shall immediately inform the disabled person or person with reduced mobility of the reasons therefore. On request, an air carrier, its agent or a tour operator shall communicate these reasons in writing to the disabled person or person with reduced mobility within a fixed period of time from the request, as short as possible, to be determined in the relevant legislation of the Contracting Party, taking into account the interests of persons with reduced mobility.
5(1)-5(2)	E.4.5.1	The managing body of an airport shall, taking account of local conditions, designate points of arrival and departure within the airport boundary or at a point under the direct control of the managing body, both inside and outside terminal buildings, at which disabled persons or persons with reduced mobility can, with ease, announce their arrival at the airport and request assistance. The points of arrival and departure shall be clearly signed and shall offer basic information about the airport, in accessible formats.
6(1)	E.4.6.1	Air carriers, their agents and tour operators shall take all measures necessary for the receipt, at all their points of sale in the territory of the Contracting Parties to which the Treaty applies, including sale by telephone and via the Internet, of notifications of the need for assistance made by disabled persons or persons with reduced mobility.

6(2)-6(3)	E.4.6.2	When an air carrier or its agent or a tour operator receives a prior notification of the need for assistance, it shall transmit the information concerned before the published departure time for the flight: (a) to the managing bodies of the airports of departure, arrival and transit, and (b) to the operating air carrier, if a reservation was not made with that carrier, unless the identity of the operating air carrier is not known at the time of notification, in which case the information shall be transmitted as soon as practicable. The exact definitions and specifications of "prior notification" shall be determined in the Contracting Parties relevant rules and procedures.
6(4) + Annex I		As soon as possible after the departure of the flight, an operating air carrier shall inform the managing body of the airport of destination, if situated in the territory of a Contracting Party, of the number of disabled persons and persons with reduced mobility on that flight requiring assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 and of the nature of that assistance.
7(1)	E.4.7.1	When a disabled person or person with reduced mobility arrives at an airport for travel by air, the managing body of the airport shall be responsible for ensuring the provision of the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 in such a way that the person is able to take the flight for which he or she holds a reservation, provided that the notification of the person's particular needs for such assistance has been made to the air carrier or its agent or the tour operator concerned with prior notice. This notification shall also cover a return flight, if the outward flight and the return flight have been contracted with the same air carrier. The exact definitions and specifications of "prior notice", shall be determined in the Contracting Parties relevant rules and procedures.
7(2)	E.4.7.2	Where use of a recognised assistance dog is required, this shall be accommodated provided that notification is made to the air carrier or its agent or the tour operator in accordance with applicable national rules covering the carriage of assistance dogs on board aircraft, where such

		rules exist.
7(3)	E.4.7.3	If no notification is made in accordance with relevant national rules, the managing body shall make all reasonable efforts to provide assistance in such a way that the person concerned is able to take the flight for which he or she holds a reservation.
7(4)	E.4.7.4	The provisions of Standard E.4.7.1 shall apply on condition that: (a) the person presents himself or herself in time for check-in (b) the person arrives in time at a point within the airport boundary designated according to standard E.4.5.1. The exact definitions and specifications of "in time", shall be determined in the Contracting Parties relevant rules and procedures.
7(5)	E.4.7.5	When a disabled person or person with reduced mobility transits through an airport of a Contracting Party, or is transferred by an air carrier or a tour operator from the flight for which he or she holds a reservation to another flight, the managing body shall be responsible for ensuring the provision of the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 in such a way that the person is able to take the flight for which he or she holds a reservation.
7(6)-7(7)	E.4.7.6	On the arrival by air of a disabled person or person with reduced mobility at an airport of a Contracting Party, the managing body of the airport shall be responsible for ensuring the provision of the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 in such a way that the person is able to reach his or her point of departure from the airport as referred to in standard E.4.5.1. The assistance provided shall, as far as possible, be appropriate to the particular needs of the individual passenger.
8	E.4.8.1	The managing body of an airport shall be responsible for ensuring the provision of the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 without additional charge to disabled persons and persons with reduced mobility. The managing body may provide such assistance itself. Alternatively, in keeping with its responsibility, and sub-

		ject always to compliance with the quality standards referred to in Standard E.4.9.1, the managing body may contract with one or more other parties for the supply of the assistance. In cooperation with airport users, through the Airport Users Committee where one exists, the managing body may enter into such a contract or contracts on its own initiative or on request, including from an air carrier, and taking into account the existing services at the airport concerned. In the event that it refuses such a request, the managing body shall provide written justification.
9	E.4.9.1	With the exception of airports whose annual traffic is less than 150 000 commercial passenger movements, the managing body shall set quality standards for the assistance specified in Annex I of Regulation 1107/2006 and determine resource requirements for meeting them, in cooperation with airport users, through the Airport Users Committee where one exists, and organisations representing disabled passengers and passengers with reduced mobility. In the setting of such standards, full account shall be taken of internationally recognised policies and codes of conduct concerning facilitation of the transport of disabled persons or persons with reduced mobility, notably the ECAC Code of Good Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility. The managing body of an airport shall publish its quality standards. An air carrier and the managing body of an airport may agree that, for the passengers whom that air carrier transports to and from the airport, the managing body shall provide assistance of a higher standard than the standards referred to above or provide services additional to those specified in Annex I of Regulation 1107/2006.
10 + Annex II	E.4.10.1	An air carrier shall provide the assistance specified in Annex II of Regulation 1107/2006 without additional charge to a disabled person or person with reduced mobility departing from, arriving at or transiting through an

		airport to which Regulation 1107/2006 applies provided that the person in question fulfils the conditions set out in standard E.4.7.1, E.4.7.2 and E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Air carriers and airport managing bodies shall: (a) ensure that all their personnel, including those employed by any sub-contractor, providing direct assistance to disabled persons and persons with reduced mobility have knowledge of how to meet the needs of persons having various disabilities or mobility impairments; (b) provide disability-equality and disability-awareness training to all their personnel working at the airport who deal directly with the travelling public; (c) ensure that, upon recruitment, all new employees attend disability related training and that personnel receive refresher training courses when appropriate.
12	E.4.12.1	Where wheelchairs or other mobility equipment or assistive devices are lost or damaged whilst being handled at the airport or transported on board aircraft, the passenger to whom the equipment belongs shall be compensated, in accordance with rules of international and national law.
13	E.4.13.1	Obligations towards disabled persons and persons with reduced mobility pursuant to Regulation 1107/2006 shall not be limited or waived.
14	E.4.14.1	Each Contracting Party shall designate a body or bodies responsible for the enforcement of Regulation 1107/2006 as regards flights departing from or arriving at airports situated in its territory. Where appropriate, this body or bodies shall take the measures necessary to ensure that the rights of disabled persons and persons with reduced mobility are respected, including compliance with the quality standards referred to in Standard E.4.9.1. The Contracting Parties shall inform each other of the body or bodies designated.
15	E.4.15.1	A disabled person or person with reduced mobility who considers that Regulation 1107/2006 has been infringed may bring the matter to the attention of the managing body of the airport or to the attention of the air carrier concerned, as the case may be. If the disabled person or

		person with reduced mobility cannot obtain satisfaction in such way, complaints may be made to any body or bodies designated under standard E.4.14.1, about an alleged infringement of this Regulation. The Contracting Parties shall take measures to inform disabled persons and persons with reduced mobility of their rights under Regulation 1107/2006 and of the possibility of complaint to the designated body or bodies.
16	E.4.16.1	The Contracting Parties shall lay down rules on penalties applicable to infringements of Regulation 1107/2006 and shall take all the measures necessary to ensure that those rules are implemented. The penalties provided for must be effective, proportionate and dissuasive. A Contracting Party shall, upon request from the other Contracting Party, notify the provisions concerning the penalties to that other Contracting Party.

PART F:

F.1: Council Directive 2000/79/EEC of 27 November 2000 concerning the European agreement on the organisation of working time of mobile workers in civil aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Clause No. (of the Annex)	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	F.1.1.1	The standards and requirements specified in this Annex apply to the working time of mobile staff in civil aviation.
2	F.1.2.1	The Definitions in Clause 2 of Council Directive 2000/79/EEC shall apply to the standards and requirements relating to the working time of mobile workers in civil aviation specified in this Annex as applicable and appropriate.
3(1)	F.1.3.1	Flight crew members in civil aviation are entitled to paid

		annual leave of at least four weeks, in accordance with the conditions for entitlement to, and granting of, such leave laid down by national legislation and/or practice. Cabin crew members in civil aviation are entitled to paid annual leave in accordance with the applicable legislation of the Contracting Party.
4(1a)	F.1.4.1	Mobile staff in civil aviation are entitled to a free health assessment before their assignment and thereafter at regular intervals.
4(1b)	F.1.4.2	Mobile staff in civil aviation suffering from health problems recognized as being connected with the fact that they also work at night will be transferred whenever possible to mobile or non-mobile day work to which they are suited.
4(2)	F.1.4.3	The free health assessment shall comply with medical confidentiality.
4(3)	F.1.4.4	The free health assessment may be conducted within the national health system.
5(1)	F.1.5.1	Mobile staff in civil aviation will have safety and health protection appropriate to the nature of their work.
5(2)	F.1.5.2	Adequate protection and prevention services or facilities with regard to the safety and health of mobile staff in civil aviation will be available at all times
6	F.1.6.1	Necessary measures will be taken to ensure that an employer, who intends to organize work according to a certain pattern, takes account of the general principle of adapting work to the worker.
7	F.1.7.1	Information concerning specific working patterns of mobile staff in civil aviation should be provided to the competent authorities, if they so request.
8(1)	F.1.8.1	Working time should be looked at without prejudice to any future legislation in the Contracting Parties on flight and duty time limitations and rest requirements and in conjunction with national legislation on this subject which should be taken into consideration in all related

		matters.
8(2)	F.1.8.2	The maximum block flying time shall be limited to 900 hours. To this purpose - 'Block flying time' means the time a mobile staff member is in position at the cockpit (for flight crew members) or at the cabin (for cabin crew members), from the moment an aircraft first started moving from its parking place for the purpose of taking off until the moment it comes to rest on the designated parking position and until all engines are stopped. A deviation of 15 % for flight crew members and 20 % for cabin crew members in the quantitative figure mentioned in this Standard shall be considered as an equivalent standard.
8(3)	F.1.8.3	The maximum annual working time shall be spread as evenly as practicable throughout the year.
9	F.1.9.1	Mobile staff in civil aviation shall be given days free of all duty and standby, which are notified in advance, as follows: (a) at least 7 days in each calendar month, which may include any rest periods required by law; and (b) at least 96 days in each calendar year, which may include any rest periods required by law. A deviation of 20 % in the quantitative figures mentioned in this Standard shall be considered as an equivalent standard.