Dokument podpisany przez Krzysztof Madej
Data: 2020.10.13 14:28:37 CEST

DZIENNIK USTAW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 13 października 2020 r.

Poz. 1782

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA

między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Rządem Państwa Izrael, z drugiej strony,

sporządzona w Luksemburgu dnia 10 czerwca 2013 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 10 czerwca 2013 r. w Luksemburgu została sporządzona Eurośródziemnomorska umowa lotnicza między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Rządem Państwa Izrael, z drugiej strony, w następującym brzmieniu:

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA

między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a rządem Państwa Izrael, z drugiej strony

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

Umawiające się Strony Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwane dalej „państwami członkowskimi", oraz

UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony, oraz

RZĄD PAŃSTWA IZRAEL, zwany dalej „Izraelem",

z drugiej strony,

DĄŻĄC do propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu ingerencji i regulacji ze strony rządów;

DĄŻĄC do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, aby odpowiedzieć na potrzeby pasażerów i nadawców ładunków w zakresie dogodnych usług transportu lotniczego;

UZNAJĄC znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju handlu, turystyki i inwestycji;

DĄŻĄC do umożliwienia przewoźnikom lotniczym zaoferowania pasażerom i nadawcom ładunków konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

UZNAJĄC potencjalne korzyści płynące z konwergencji regulacyjnej i, w stopniu w jakim jest to praktycznie uzasadnione, harmonizacji przepisów;

DĄŻĄC do tego, aby ze zliberalizowanego otoczenia skorzystały wszystkie sektory branży lotniczej, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników lotniczych;

DĄŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając poważne zaniepokojenie z powodu aktów i zagrożeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, narażających na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mających negatywny wpływ na wykonywanie transportu lotniczego i podważających zaufanie społeczne do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

UZNAJĄC potrzeby w zakresie ochrony związane ze stosunkami w zakresie transportu lotniczego między Unią Europejską a Izraelem, wynikające z bieżącej sytuacji geopolitycznej;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

UZNAJĄC, że niniejsza Eurośródziemnomorska umowa lotnicza wpisuje się w zakres eurośródziemnomorskiego partnerstwa przewidzianego w deklaracji barcelońskiej z dnia 28 listopada 1995 r.;

UWZGLĘDNIAJĄC wspólną wolę promowania eurośródziemnomorskiego obszaru lotniczego opartego na zasadach konwergencji regulacyjnej, współpracy regulacyjnej i liberalizacji dostępu do rynku;

DĄŻĄC do zapewnienia równych warunków działalności poprzez stworzenie przewoźnikom lotniczym równych i sprawiedliwych warunków umożliwiających wykonywanie transportu lotniczego;

UZNAJĄC, że subwencje mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska w procesie rozwoju i wdrażania międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa oraz uznając prawa suwerennych państw do podejmowania odpowiednich działań w tym zakresie;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w tym środków ochrony ustanowionych w Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., w zakresie, w jakim Umawiające się Strony są Stronami tej konwencji;

UZNAJĄC, że niniejsza Umowa wymaga wymiany danych osobowych, która będzie podlegać przepisom dotyczącym ochrony danych Umawiających się Stron oraz decyzji Komisji z dnia 31 stycznia 2011 r. na mocy dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, w sprawie odpowiedniej ochrony danych osobowych w Państwie Izrael w odniesieniu do zautomatyzowanego przetwarzania danych osobowych (2011/61/UE);

PLANUJĄC rozwijanie obowiązujących umów o transporcie lotniczym w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwom Umawiających się Stron,

UZNAJĄC, że niniejsza Umowa ma być stosowana w sposób stopniowy, a jednocześnie całościowy, oraz że poprzez odpowiedni mechanizm można zapewnić ustanowienie równoważnych wymogów regulacyjnych i norm dotyczących lotnictwa cywilnego w oparciu o najwyższe normy stosowane przez Umawiające się Strony;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Definicje

O ile nie określono inaczej, dla celów niniejszej Umow wyrażeniay:

1) „uzgodnione linie" oraz „określone trasy" oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z artykułem 2 i załącznikiem I do niniejszej Umowy;

2) „Umowa" oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone do nich zmiany;

3) „przewoźnik lotniczy" oznacza przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję;

4) „transport lotniczy" oznacza przewóz cywilnym statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który – dla uniknięcia wątpliwości – obejmuje regularny i nieregularny (czarterowy) transport lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunek;

5) „Układ o stowarzyszeniu" oznacza Układ eurośródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie między Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z jednej strony, a Państwem Izrael, z drugiej strony, podpisany w Brukseli w dniu 20 listopada 1995 r.;

6) „właściwe władze" oznacza agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;

7) „Umawiające się Strony" oznacza, z jednej strony, Unię Europejską lub jej państwa członkowskie, lub Unię Europejską i jej państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi uprawnieniami oraz, z drugiej strony, Izrael;

8) „Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:

   a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Izrael, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie Unii Europejskiej; oraz

   b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niegoprzyjęte zgodnie z artykułem 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Izraela, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej;

9) „Traktaty UE" oznacza Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;

10) „prawo piątej wolności" oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające") przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące"), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem, że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;

11) „zdolność" oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on należyte możliwości finansowe i odpowiednie kompetencje kierownicze oraz czy jest skłonny przestrzegać przepisów ustawowych, wykonawczych oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;

12) „całkowity koszt" oznacza koszt świadczenia usługi wraz z uzasadnioną opłatą z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty mające odzwierciedlać koszty ochrony środowiska, stosowane bez rozróżnienia ze względu na przynależność państwową;

13) „międzynarodowy transport lotniczy" oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium co najmniej dwóch państw;

14) „IATA" oznacza Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego;

15) „ICAO" oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

16) „obywatel" oznacza:

   a) każdą osobę, posiadającą obywatelstwo izraelskie, w przypadku strony izraelskiej, lub obywatelstwo państwa członkowskiego, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich; lub

   b) każdy podmiot prawny, o ile (i) znajduje się on przez cały czas pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo izraelskie w przypadku Izraela, lub osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z innych państw wymienionych w załączniku III, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, oraz (ii) jego główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w Izraelu w przypadku Izraela, lub w państwie członkowskim w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich;

17) „przynależność państwowa", w odniesieniu do przewoźnika lotniczego, oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii jak prawo własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;

18) „nieregularny przewóz lotniczy" oznacza każdy zarobkowy przewóz lotniczy inny niż regularny przewóz lotniczy;

19) „koncesja" oznacza (i) w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – koncesję i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i wszelkich zastępujących je instrumentów, oraz (ii) w przypadku Izraela – licencję przewoźnika lotniczego i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie art. 18 izraelskiej ustawy o żegludze powietrznej z 2011 r. i wszelkich późniejszych instrumentów;

20) „cena" oznacza:

a) „taryfy lotnicze" płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom, lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów i bagażu w ramach przewozów lotniczych, oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze; oraz

b) „stawki lotnicze" płacone za przewóz ładunku, oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi stawki te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze.

Definicja ta obejmuje, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym transportem lotniczym, a także warunki, jakim podlega;

21) „główne miejsce prowadzenia działalności" oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego w państwie Umawiającej się Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, zgodnie z jego koncesją;

22) „obowiązek użyteczności publicznej" oznacza każdy obowiązek nałożony na przewoźników lotniczych w celu zapewnienia na określonej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania cen i minimalnej zdolności przewozowej, których przewoźnicy lotniczy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy. Przewoźnicy lotniczy mogą uzyskać rekompensatę od zainteresowanej Umawiającej się Strony za wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej;

23) „regularny przewóz lotniczy" oznacza serię lotów posiadających wszystkie następujące cechy:

a) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego upoważnionych agentów);

b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między dwoma tymi samymi portami lotniczymi lub większą ich liczbą:

— zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, albo

— w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;

24) „SESAR" (europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji) oznacza techniczny aspekt wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, umożliwiający skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój oraz wdrożenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;

25) „subwencja" oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez właściwe władze, organ władz państwowych, organizację regionalną lub inną organizację publiczną, tj. w przypadku gdy:

a) praktyka właściwych władz, organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie środków, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, dokapitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankructwem lub ubezpieczenie;

b) dochód właściwych władz, organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej, który jest skądinąd należny, został utracony lub nie uzyskano go;

c) właściwe władze, organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub usługi inne niż ogólna infrastruktura, lub zakupuje towary lub usługi; lub

d) właściwe władze, organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania, lub powierza lub nakazuje prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji określonych w literach a), b) i c), które zazwyczaj zostałyby przypisane organom władz państwowych, a w praktyce nie różną się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez organy władz państwowych;

i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;

26) „terytorium" oznacza, w odniesieniu do Izraela, terytorium Państwa Izrael oraz, w odniesieniu do Unii Europejskiej, obszary lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i morza terytorialne, na których zastosowanie mają Traktaty UE, na warunkach określonych w tych traktatach i we wszelkich zastępujących je aktach prawnych. Stosowanie niniejszej Umowy do portu lotniczego w Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy, oraz do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego w Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków UE w dziedzinie lotnictwa na dzień 18 września 2006 r., obowiązujących pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie z deklaracją ministrów w sprawie portu lotniczego w Gibraltarze uzgodnioną w Kordobie dnia 18 września 2006 r. Stosowanie niniejszej Umowy jest rozumiane jako pozostające bez uszczerbku dla statusu terytoriów, które przeszły pod administrację Izraela po czerwcu 1967 r.;

27) „opłata od użytkownika" oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

Artykuł 2

Prawa przewozowe

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie, zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony:

a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

b) prawo do lądowania na jej terytorium w jakimkolwiek celu poza zabraniem na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunku i/lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);

c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do lądowania na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, załadunku lub wyładunku bagażu, towarów i/lub poczty osobno lub łącznie; oraz

d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

2. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie przyznaje przewoźnikom lotniczym:

a) Izraela prawa do zabierania na pokład, na terytorium któregokolwiek państwa członkowskiego, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;

b) Unii Europejskiej prawa do zabierania na pokład, na terytorium Izraela, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium Izraela.

Artykuł 3

Udzielanie zezwoleń

1. Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron, właściwe władze udzielają odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Izraela:

— główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Izraelu, a przewoźnik lotniczy otrzymał ważną koncesję zgodnie z prawem Izraela; oraz

— Izrael sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym; oraz

— przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Izraela i/lub jego obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

— główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z Traktatami UE, a przewoźnik lotniczy otrzymał ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

— państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, przy czym właściwe władze są wyraźnie określone; oraz

— przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich Unii Europejskiej i/lub obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej, bądź innych państw wymienionych w załączniku III i/lub obywateli tych innych państw;

c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez właściwe władze w zakresie wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego; oraz

d) utrzymuje się w mocy i stosuje postanowienia artykułu 13 i artykułu 14.

Artykuł 3a

Wzajemne uznawanie ustaleń regulacyjnych w zakresie zdolności i przynależności państwowej przewoźnika lotniczego

Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron, właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony uznają wszelkiego rodzaju ustalenia w zakresie zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez właściwe władze pierwszej Umawiającej się Strony w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w lit. a) poniżej:

a) jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia, właściwe władze Umawiającej się Strony otrzymującej mają szczególne powody do uzasadnionych obaw, że pomimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, warunki przewidziane w artykule 3 niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania odpowiednich upoważnień lub zezwoleń nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym te władze oraz przedstawiają konkretne przyczyny swoich obaw. W takim wypadku każda Umawiająca się Strona może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele właściwych władz Umawiających się Stron, i/lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju są rozpatrywane w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda Umawiająca się Strona może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie artykułu 22 niniejszej Umowy, oraz może, zgodnie z artykułem 22 ustępy 7 i 9, podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na podstawie artykułu 24.

b) Niniejsze procedury nie obejmują uznawania ustaleń dotyczących:

(i) certyfikatów lub licencji bezpieczeństwa;

(ii) uzgodnień w dziedzinie ochrony; lub

(iii) zakresu ubezpieczenia.

Artykuł 4

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

1. Właściwe władze każdej Umawiającej się Strony mogą odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofnąć je, zawiesić lub ograniczyć, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, w przypadku gdy:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Izraela:

— główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Izraelu lub przewoźnik lotniczy nie otrzymał ważnej koncesji zgodnie z mającym zastosowanie prawem Izraela; lub

— Izrael nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym; lub

— przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą Izraela i/lub jego obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

— główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z Traktatami UE lub przewoźnik lotniczy nie otrzymał koncesji zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub

— państwo członkowskie Unii Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub

— przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich Unii Europejskiej i/lub obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej, bądź innych państw wymienionych w załączniku III i/lub obywateli tych innych państw;

c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w artykule 6 niniejszej Umowy;

d) nie utrzymuje się w mocy lub nie stosuje postanowień artykułu 13 i artykułu 14; lub

e) Umawiająca się Strona dokonała ustalenia zgodnie z artykułem 7, z którego to ustalenia wynika, że warunki w zakresie otoczenia konkurencyjnego nie są przestrzegane.

2. Prawa określone w niniejszym artykule są wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z właściwymi władzami drugiej Umawiającej się Strony, chyba że konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ustępu 1 litera c) lub d).

Artykuł 5

Inwestycje

1. Niezależnie od artykułu 3 i artykułu 4 niniejszej Umowy oraz po sprawdzeniu przez Wspólny Komitet zgodnie z artykułem 22 ustęp 10, że istnieją wzajemne rozwiązania, Umawiające się Strony mogą umożliwić nabycie większościowego udziału w przewoźnikach lotniczych z Izraela i/lub skutecznej kontroli nad nimi przez państwa członkowskie Unii Europejskiej lub ich obywateli, lub w przewoźnikach lotniczych Unii Europejskiej przez Izrael lub jego obywateli, zgodnie z warunkami określonymi w ustępie 2 niniejszego artykułu.

2. W odniesieniu do ustępu 1 niniejszego artykułu, poszczególne inwestycje Umawiających się Stron są dozwolone indywidualnie na mocy wcześniejszej decyzji Wspólnego Komitetu, zgodnie z artykułem 22 ustęp 2 niniejszej Umowy.

Decyzja ta określa warunki związane z eksploatacją uzgodnionych linii na podstawie niniejszej Umowy oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Umawiającymi się Stronami. Do tego typu decyzji nie stosuje się postanowień artykułu 22 ustęp 9 niniejszej Umowy.

Artykuł 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium jednej Umawiającej się Strony lub podczas pobytu na jej terytorium, przewoźnicy lotniczy drugiej Umawiającej się Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowe przewozy lotnicze, oraz opuszczania przez nie tego terytorium, lub mających zastosowanie w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych i żeglugi powietrznej w ramach międzynarodowego transportu lotniczego.

2. Przekraczając granice terytorium jednej Umawiającej się Strony lub podczas pobytu na jej terytorium pasażerowie, załoga lub ładunek przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium pasażerów, załogi lub ładunku znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, oraz opuszczania przez nich jej terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracyjnych, paszportowych, celnych i kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.

Artykuł 7

Otoczenie konkurencyjne

1. Umawiające się Strony potwierdzają stosowanie w odniesieniu do niniejszej Umowy postanowień zawartych w tytule IV rozdziału 3 („Konkurencja") Układu o stowarzyszeniu.

2. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie uczciwego i konkurencyjnego otoczenia dla wykonywania przewozów lotniczych. Umawiające się Strony uznają, że przewoźnicy lotniczy stosują uczciwe i zgodne z zasadami konkurencji praktyki najczęściej wtedy, gdy działają w warunkach w pełni rynkowych i nie są subwencjonowani, oraz wtedy, gdy zapewniony jest neutralny i niedyskryminujący dostęp do urządzeń i usług w portach lotniczych oraz przydział czasu na start lub lądowanie.

3. Jeżeli Umawiająca się Strona stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w szczególności wynikające z subwencji, mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki dla konkurowania jej przewoźników lotniczych, ta Umawiająca się Strona może przedstawić swoje uwagi drugiej Umawiającej się Stronie. Strona ta może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 22 niniejszej Umowy. Konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od dnia otrzymania takiego wniosku. Nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie trzydziestu (30) dni od dnia rozpoczęcia konsultacji stanowi dla Umawiającej się Strony, która wystąpiła z wnioskiem o konsultacje, podstawę do

podjęcia działań zmierzających do odmowy udzielenia, wstrzymania, cofnięcia, zawieszenia lub obwarowania stosownymi warunkami zezwoleń dla danego przewoźnika lotniczego lub danych przewoźników lotniczych, zgodnie z artykułem 4.

4. Działania, o których mowa w ustępie 3, muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Działania takie podejmowane są wyłącznie w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych odnoszących korzyści z warunków, o których mowa w ustępie 3, i pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej Umawiającej się Strony do podjęcia działań zgodnie z artykułem 23.

5. Umawiające się Strony zgadzają się, że udział rządu Izraela w dodatkowych kosztach związanych z ochroną ponoszonych przez izraelskich przewoźników lotniczych zgodnie z instrukcjami rządu Izraela nie stanowi nieuczciwej praktyki konkurencyjnej i nie jest uważany za subwencję dla celów niniejszego artykułu, pod warunkiem że:

a) wsparcie takie obejmuje wyłącznie koszty, jakie przewoźnicy lotniczy z Izraela z konieczności ponoszą wdrażając dodatkowe środki ochrony wymagane przez władze izraelskie, a które nie są nakładane na przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej lub nie są przez nich ponoszone; oraz

b) takie koszty ochrony są wyraźnie określone i wyrażone liczbowo przez Izrael; oraz

c) Wspólny Komitet otrzymuje raz w roku sprawozdanie na temat całkowitej sumy kosztów ochrony i wskaźnika udziału rządu Izraela w tych kosztach w poprzednim roku.

6. Każda Umawiająca się Strona, po przekazaniu powiadomienia drugiej Umawiającej się Stronie, może zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia spraw związanych z niniejszym artykułem.

7. Postanowienia niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Umawiających się Stron w odniesieniu do obowiązków użyteczności publicznej na terytorium Umawiających się Stron.

Artykuł 8

Możliwości handlowe

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

1. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mają prawo do otwierania biur i obiektów na terytorium drugiej Umawiającej się Strony wymaganych w celu świadczenia usług w zakresie transportu lotniczego oraz promowania i sprzedaży tych usług, w tym usług pomocniczych i uzupełniających.

2. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony kadry kierowniczej, pracowników sprzedaży, personelu technicznego, operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do udzielania wsparcia przy świadczeniu usług transportu lotniczego.

Obsługa naziemna

3. a) Bez uszczerbku dla litery b) poniżej, każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Umawiającej się Strony posiada:

(i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna"), lub, według własnego uznania,

(ii) prawo wyboru dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej Umawiającej się Strony i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku;

b) prawa określone w literze a) podpunkty (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: przeładunek bagażu, obsługa płytowa, zaopatrzenie w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy terminalem lotniczym a statkiem powietrznym, podlegają wyłącznie ograniczeniom fizycznym lub operacyjnym zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi mającymi zastosowanie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. W przypadku gdy ograniczenia takie uniemożliwiają własną obsługę naziemną i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszystkie tego rodzaju usługi udostępnia się na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym; ceny takich usług nie mogą przekraczać ich całkowitych kosztów uwzględniających uzasadnioną stopę zwrotu z aktywów po odliczeniu amortyzacji.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

4. Każdy przewoźnik lotniczy każdej Umawiającej się Strony może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio i/lub, według własnego uznania, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego, przez internet lub przez każdy inny dostępny kanał. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo do sprzedaży takich usług transportu lotniczego, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymienialnych.

5. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać, w dowolnej chwili, w dowolny sposób, bez ograniczeń lub opodatkowania i po oficjalnym obowiązującym kursie wymiany, wymiany na dowolne waluty wymienialne i przelewu, na żądanie, uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Umawiającej się Strony na swoje własne terytorium oraz – z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezgodne z ogólnie stosowanymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi – do wybranego przez siebie kraju lub krajów.

6. Przewoźnikom lotniczym każdej Umawiającej się Strony zezwala się na pokrywanie w walucie miejscowej wydatków poniesionych na miejscu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w tym zakupów paliwa. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mogą, według własnego uznania,

pokrywać takie wydatki dokonywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w walutach wymienialnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

Porozumienia o współpracy

7. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy, każdy przewoźnik lotniczy jednej Umawiającej się Strony może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii z:

a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Umawiających się Stron; oraz

b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz

c) dowolnymi przewoźnikami transportu naziemnego, lądowego lub morskiego;

pod warunkiem że (i) przewoźnik wykonujący przewóz posiada odpowiednie prawa przewozowe oraz (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie prawa do obsługi danej trasy na podstawie odpowiednich postanowień dwustronnych oraz (iii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień. Przy sprzedaży usług przewozu pasażerskiego obejmujących dzielenie oznaczeń linii, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie przy odprawie lub przed wejściem na pokład, w przypadku gdy nie jest wymagana odprawa przy locie z przesiadką, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

Transport naziemny

8. a) W odniesieniu do przewozów pasażerskich, przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie na podstawie tego, że takie usługi transportu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą. Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mają swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie konkretnego porozumienia przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mogą brać pod uwagę między innymi interesy konsumentów i ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z powierzchnią i zdolnością przewozową.

b) Ponadto, niezależnie od jakiegokolwiek postanowienia niniejszej Umowy, zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych Umawiających się Stron na wykorzystywanie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnych punktów w Izraelu i Unii Europejskiej, lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, włącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Procedura celna i infrastruktura celna w porcie lotniczym są dostępne dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą naziemną czy lotniczą. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innym przewoźnikiem transportu naziemnego, w tym transportu naziemnego wykonywanego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi intermodalne przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą połączony transport lotniczy i naziemny, pod warunkiem że nadawcy adunków są właściwie poinformowani o warunkach takiego przewozu.

Leasing

9. a) Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony są uprawnieni do obsługi uzgodnionych linii przy użyciu statków powietrznych wziętych w leasing z załogą lub bez załogi, od dowolnego przewoźnika lotniczego, w tym przewoźnika z państw trzecich, pod warunkiem że wszyscy uczestnicy takich porozumień spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień.

b) Żadna Umawiająca się Strona nie może wymagać od przewoźników lotniczych, którzy oddają w leasing swoje urządzenia, by posiadali oni prawa przewozowe zgodnie z niniejszą Umową;

c) W celu wykonywania praw przewidzianych w niniejszej Umowie, branie w leasing przez izraelskiego przewoźnika lotniczego lub przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, innego niż wymienione w załączniku III, ma miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Leasing tego rodzaju przedkłada się (i) do wcześniejszego zatwierdzenia przez władzę wydającą koncesję przewoźnikowi lotniczemu biorącemu w leasing oraz (ii) do informacji właściwej władzy drugiej Umawiającej się Strony, gdzie statek powietrzny wzięty w leasing wraz z załogą ma być eksploatowany.

Dla celów niniejszego ustępu termin „statek powietrzny" oznacza statek powietrzny przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego, który nie podlega zakazowi prowadzenia działalności w Unii Europejskiej i/lub w Izraelu.

Franczyza / Oznaczanie marką

10. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, którejkolwiek Umawiającej się Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień, zwłaszcza tych zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

Przydziały czasu na start lub lądowanie

11. Każda Umawiająca się Strona zapewnia stosowanie swoich procedur, wytycznych i przepisów dotyczących zarządzania przydziałami czasu mającymi zastosowanie w portach lotniczych na terytorium tej Umawiającej się Strony, w sposób przejrzysty, efektywny i wolny od dyskryminacji.

Konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu

12. Jeżeli jedna Umawiająca się Strona uważa, że druga Umawiająca się Strona naruszyła postanowienia niniejszego artykułu, może powiadomić drugą Umawiającą się Stronę o swoich ustaleniach i zwrócić się z wnioskiem o konsultacje zgodnie z artykułem 22 ustęp 4.

Artykuł 9

Cła i opłaty

1. Przy przekraczaniu granicy terytorium jednej Umawiającej się Strony, statki powietrzne eksploatowane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, urządzenia naziemne, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi produkty takie, jak żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykorzystywanego w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są: a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, lub przez Unię Europejską, oraz b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że takie urządzenia i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej Umawiającej się Strony i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;

b) urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki), wwiezione na terytorium jednej Umawiającej się Strony w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, używane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego;

c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;

d) materiały drukowane, określone przez ustawodawstwo celne każdej Umawiającej się Strony, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej Umawiającej się Strony i zabrane na pokład w celu wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli materiały te mają zostać użyte w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium; oraz

e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia Umawiającej się Stronie nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego operującego między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium. Przekraczając granicę lub przebywając na terytorium jednej Umawiającej się Strony przewoźnicy drugiej Umawiającej się Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych drugiej Umawiającej się Strony dotyczących sprzedaży, zaopatrzenia i wykorzystania paliwa lotniczego.

4. Normalne wyposażenie statków powietrznych, a także materiały, zapasy i części zapasowe, o których mowa w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego jednej Umawiającej się Strony, mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za zgodą władz celnych tej Umawiającej się Strony oraz mogą zostać poddane nadzorowi lub kontroli wspomnianych władz do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia w inny sposób, zgodnie z przepisami celnymi.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w przypadku, gdy przewoźnicy lotniczy jednej Umawiającej się Strony zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z takich zwolnień udzielonych przez drugą Umawiającą się Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony przedmiotów wyszczególnionych w ustępach 1 i 2.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa żadnej Umawiającej się Strony do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do zużycia na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na podatek VAT, z wyjątkiem takiego podatku od towarów importowanych. Niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich konwencji obowiązujących między państwem członkowskim Unii Europejskiej a Izraelem w celu unikania podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

Artykuł 10

Opłaty od użytkownika za korzystanie z portów lotniczych oraz urządzeń i usług lotniczych

1. Każda Umawiająca się Strona zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony z tytułu korzystania z usług żeglugi powietrznej i usług kontroli ruchu lotniczego były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakiemukolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

2. Każda Umawiająca się Strona zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe

władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony z tytułu korzystania z portu lotniczego, ochrony lotnictwa oraz innych powiązanych urządzeń i usług, były niedyskryminacyjne i równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Opłaty te mogą odzwierciedlać całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i usług portu lotniczego oraz ochrony lotnictwa w tym porcie lotniczym lub w ramach systemu tego portu lotniczego, ale nie przekraczają tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać uzasadniony dochód z aktywów po odliczeniu amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych w momencie ustalania tych opłat jakiemukolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. Każda Umawiająca się Strona zachęca do konsultacji między właściwymi władzami lub podmiotami nakładającymi opłaty na jej terytorium a przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z usług i urządzeń lub organami ich reprezentującymi, oraz zachęca właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty do zapewnienia każdemu z użytkowników portów lotniczych lub ich przedstawicieli bądź stowarzyszeń informacji na temat poszczególnych elementów, na podstawie których określa się strukturę lub wysokość wszystkich opłat pobieranych w każdym porcie lotniczym przez zarządzających portami lotniczymi, niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu zasadności opłat zgodnie z zasadami określonymi w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda Umawiająca się Strona zachęca właściwe władze nakładające opłaty do informowania użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian opłat od użytkownika, tak aby umożliwić tym władzom rozważenie opinii wyrażonych przez użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

4. Żadna Umawiająca się Strona nie może zostać uznana za naruszającą postanowienie niniejszego artykułu w ramach procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w artykule 23, chyba że: a) nie dokona w rozsądnym terminie przeglądu opłaty bądź praktyki będącej przedmiotem skargi drugiej Umawiającej się Strony; lub b) po przeprowadzeniu takiego przeglądu nie podejmie wszystkich działań będących w jej mocy w celu zaradzenia skutkom wszelkiego rodzaju opłat bądź praktyk, które są niezgodne z postanowieniami niniejszego artykułu.

Artykuł 11

Ustalanie cen

1. Umawiające się Strony zezwalają na swobodne ustalanie cen przez przewoźników lotniczych w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.

2. Umawiające się Strony nie nakładają wymogu zgłaszania cen.

3. Właściwe władze mogą prowadzić rozmowy w celu omówienia spraw, takich jak między innymi ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione lub dyskryminujące ceny.

Artykuł 12

Dane statystyczne

1. Każda Umawiająca się Strona udostępnia drugiej Umawiającej się Stronie dane statystyczne wymagane zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz, na żądanie, inne dostępne informacje statystyczne, jakie mogą być w uzasadnionych przypadkach niezbędne przy dokonywaniu przeglądu wykonywania przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową.

2. Umawiające się Strony współpracują ze sobą w ramach Wspólnego Komitetu powołanego na mocy artykułu 22 w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

Artykuł 13

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Bez uszczerbku dla kompetencji organów ustawodawczych Umawiających się Stron, Umawiające się Strony ściśle współpracują w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa w celu ustanowienia, na ile jest to możliwe w praktyce, zharmonizowanych przepisów lub wzajemnie uznawanych norm bezpieczeństwa. Wspólny Komitet, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, nadzoruje ten proces współpracy.

2. Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady lub procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część A, zgodnie z treścią załącznika VI.

3. Dla celów wykonywania transportu lotniczego zgodnie z niniejszą Umową, właściwe władze Umawiających się Stron uznają ważność świadectw zdatności do lotu, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych bądź uznanych za ważne przez władze drugiej Umawiającej się Strony i pozostających w mocy, pod warunkiem że wymogi dotyczące uzyskania tych świadectw lub licencji spełniają przynajmniej minimalne normy, jakie mogą zostać ustanowione na podstawie Konwencji. Właściwe władze mogą jednakże, w związku z lotami nad ich terytorium, odmówić uznania ważności świadectw kwalifikacji i licencji wydanych swoim obywatelom lub uznanych za ważne przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony.

4. Każda Umawiająca się Strona może w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o konsultacje dotyczące norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę w odniesieniu do urządzeń lotniczych, załóg statków powietrznych, statków powietrznych oraz eksploatacji statków powietrznych. Takie konsultacje odbywają się w ciągu trzydziestu (30) dni od daty złożenia wniosku.

5. Jeżeli w wyniku takich konsultacji jedna Umawiająca się Strona uzna, że druga Umawiająca się Strona nie utrzymuje w skuteczny sposób i nie stosuje norm bezpieczeństwa w obszarach, o których mowa w ustępie 4, spełniających normy ustanowione w tym czasie zgodnie z Konwencją, druga Umawiająca się Strona jest informowana o takich ustaleniach, a także o działaniach uznanych za konieczne w celu zapewnienia zgodności z normami ICAO. Druga Umawiająca się Strona podejmuje wówczas stosowne działania naprawcze w uzgodnionym terminie.

6. Umawiające się Strony zapewniają, aby statki powietrzne zarejestrowane w jednej z Umawiających się Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych na mocy Konwencji, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze tej drugiej Umawiającej się Strony na pokładzie

i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego oraz załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

7. Właściwe władze każdej Umawiającej się Strony mogą podejmować wszelkie niezbędne i natychmiastowe środki w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, jakikolwiek element statku powietrznego lub jego eksploatacja mogą:

a) nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji, lub

b) dawać powody do poważnych obaw, na podstawie kontroli, o której mowa w ustępie 6, zgodnie z artykułem 16 Konwencji, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji, lub

c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne normy ustanowione na podstawie Konwencji nie są utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane.

8. W przypadku gdy właściwe władze jednej Umawiającej się Strony podejmują działania zgodnie z ustępem 7, niezwłocznie informują o tym właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, podając powody podjętych działań.

9. W przypadku gdy pilne działanie jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji przewoźnika lotniczego, każda Umawiająca się Strona zachowuje prawo do natychmiastowego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

10. W przypadku gdy nie zaprzestano stosowania środków podjętych zgodnie z ustępem 7 lub 9, mimo że ustały przesłanki do ich podjęcia, każda Umawiająca się Strona może odwołać się w tej sprawie do Wspólnego Komitetu.

Artykuł 14

Ochrona lotnictwa

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r. oraz Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., w zakresie w jakim Umawiające się Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły Umawiające się Strony.

2. Na żądanie Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urządzeń żeglugi powietrznej, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Umawiające się Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile je stosują, z zaleconymi zasadami postępowania ustanowionymi przez ICAO i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy dotyczące ochrony mają zastosowanie do Umawiających się Stron. Umawiające się Strony nakładają na użytkowników statków powietrznych zarejestrowanych u nich, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium, wymóg działania co najmniej zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

4. Każda z Umawiających się Stron zapewnia podjęcie na swoim terytorium skutecznych środków mających na celu ochronę statków powietrznych, prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzania odpowiednich kontroli załogi, ładunku (w tym bagażu rejestrowanego) oraz zapasów pokładowych przed i podczas wchodzenia na pokład lub załadunku, a także dostosowanie takich środków do zwiększonego zagrożenia. Każda Umawiająca się Strona wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ustępie 3, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim. W przypadku, gdy Umawiająca się Strona zostaje poinformowana o konkretnym zagrożeniu dotyczącym konkretnego lotu lub lotów z lub na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, informuje o tym drugą Umawiającą się Stronę, a w celu uwzględnienia tego konkretnego zagrożenia może podjąć decyzję o podjęciu specjalnych środków ochrony, zgodnie z ustępem 6.

5. Umawiające się Strony zobowiązują się do podjęcia działań, których celem będzie wzajemne uznanie swoich norm bezpieczeństwa. W tym celu Umawiające się Strony dokonują ustaleń administracyjnych umożliwiających prowadzenie konsultacji dotyczących istniejących lub planowanych środków ochrony lotnictwa oraz współpracy i wymiany informacji na temat wdrażanych przez Umawiające się Strony środków kontroli jakości. Umawiająca się Strona może również wystąpić z wnioskiem o współpracę do drugiej Umawiającej się Strony w celu dokonania oceny, czy specjalne środki ochrony stosowane przez drugą Umawiającą się Stronę spełniają wymogi Umawiającej się Strony, która wystąpiła z wnioskiem. Uwzględniając wyniki oceny, Umawiająca się Strona występująca z wnioskiem może zadecydować, że na terytorium drugiej Umawiającej się Strony stosowane są środki bezpieczeństwa o równoważnym standardzie, w wyniku czego pasażerowie tranzytowi, bagaż tranzytowy i/lub ładunkitranzytowe mogą zostać wyłączone z powtórnej kontroli bezpieczeństwa na terytorium Umawiającej się Strony występującej z wnioskiem. Decyzja taka jest przekazywana drugiej Umawiającej się Stronie.

6. Każda Umawiająca się Strona przychyla się w swoich działaniach do wszelkich wniosków drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych specjalnych środków ochrony

w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem nagłych wypadków, każda Umawiająca się Strona poinformuje z wyprzedzeniem drugą Umawiającą się Stronę o wszelkich specjalnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda Umawiająca się Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków ochrony, zgodnie z artykułem 22 niniejszej Umowy.

7. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, urządzeń portów lotniczych lub żeglugi powietrznej, Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby zaistnienia aktu.

8. Każda Umawiająca się Strona podejmuje wszelkie środki, które uzna za możliwe do wykonania, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny, który był przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych bezprawnych aktów ingerencji, znajdujący się na powierzchni ziemi na jej terytorium, został zatrzymany na powierzchni ziemi, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Tam, gdzie jest to możliwe, wspomniane środki podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

9. Jeżeli Umawiająca się Strona ma uzasadnione powody, aby sądzić, że druga Umawiająca się Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, ta Umawiająca się Strona składa wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną.

10. Bez uszczerbku dla artykułu 4, nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od dnia złożenia wspomnianego wniosku stanowi podstawę do wstrzymania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia stosownych warunków na zezwolenie eksploatacyjne jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych tej drugiej Umawiającej się Strony.

11. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia Umawiająca się Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem terminu piętnastu (15) dni.

12. Bez uszczerbku dla potrzeby podjęcia natychmiastowych działań w celu zapewnienia ochrony transportu, Umawiające się Strony potwierdzają, że przy rozważaniu środków ochrony każda Umawiająca się Strona ocenia ich ewentualne negatywne skutki ekonomiczne i operacyjne dla wykonywania przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową i, jeśli nie istnieją ograniczenia prawne, uwzględnia te czynniki przy określaniu środków koniecznych i odpowiednich dla sprostania problemom w zakresie ochrony.

13. Jakiekolwiek działanie podjęte zgodnie z ustępem 10 lub 11 zostaje zakończone po spełnieniu przez drugą Umawiającą się Stronę postanowień niniejszego artykułu.

14. Niezależnie od niniejszego artykułu, Umawiające się Strony zgadzają się, że żadna ze Stron nie będzie zobowiązana do ujawniania informacji, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo narodowe każdej z Umawiających się Stron.

Artykuł 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Umawiające się Strony zgadzają się ściśle współpracować w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na Izrael, co pozwoli poprawić bezpieczeństwo i całkowitą wydajność ruchu lotniczego, zoptymalizować zdolności przewozowe i zminimalizować opóźnienia. W tym celu Izrael zaangażuje się w prace Komitetu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w charakterze obserwatora. Wspólny Komitet nadzoruje ten proces współpracy.

2. Mając na względzie uproszczenie stosowania prawodawstwa dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na swoich terytoriach:

a) Izrael podejmuje niezbędne środkiw celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez ustanowienie stosownego krajowego organu nadzorczego funkcjonalnie niezależnego przynajmniej od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej; oraz

b) Unia Europejska włącza Izrael do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących usług żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez odpowiednią koordynację SESAR.

3. a) Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część B sekcja A, zgodnie z treścią załącznika VI.

b) Umawiające się Strony dokładają wszelkich starań, aby działać zgodnie z wymogami regulacyjnymi i normami Unii Europejskiej w dziedzinie transportu lotniczego określonymi w załączniku IV część B sekcja B, zgodnie z treścią załącznika VI.

Artykuł 16

Środowisko

1. Umawiające się Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa międzynarodowego.

2. Umawiające się Strony potwierdzają, że do zminimalizowania wpływu lotnictwa cywilnego na środowisko niezbędne jest podjęcie efektywnych działań na szczeblu ogólnoświatowym, regionalnym, krajowym i/lub lokalnym.

3. Umawiające się Strony uznają znaczenie współpracy oraz, w ramach wielostronnych dyskusji, rozważenia i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko i gospodarkę, a także zapewnienia pełnej zgodności wszelkich środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.

4. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych władz Umawiających się Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że stosuje się je bez względu na przynależność państwową.

5. Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część C, zgodnie z treścią załącznika VI.

Artykuł 17

Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje zobowiązania wynikające z Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Konwencja Montrealska).

2. Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część D, zgodnie z treścią załącznika VI.

Artykuł 18

Prawa konsumenta i ochrona danych osobowych

Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część E, zgodnie z treścią załącznika VI.

Artykuł 19

Komputerowe systemy rezerwacji

Umawiające się Strony stosują do prowadzenia komputerowych sustemów rezerwacji swoje przepisy ustawowe i wykonawcze, w tym przepisy dotyczące konkurencji, w sposób sprawiedliwy i wolny od dyskryminacji. Komputerowe systemy rezerwacji, przewoźnicy lotniczy i biura podróży jednej Umawiającej się Strony traktowane są na równi z komputerowymi systemami rezerwacji, przewoźnikami lotniczymi i biurami podróży działającymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 20

Aspekty społeczne

Umawiające się Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy, zasady i procedury spełniały co najmniej wymogi regulacyjne i normy w dziedzinie transportu lotniczego określone w załączniku IV część F, zgodnie z treścią załącznika VI.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

Artykuł 21

Interpretacja i wykonanie

1. Umawiające się Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy, a w szczególności za spełnienie wymogów regulacyjnych i norm w dziedzinie transportu lotniczego wyszczególnionych w załączniku IV, zgodnie z treścią załącznika VI.

3. Każda Umawiająca się Strona przekazuje drugiej Umawiającej się Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela jej pomocy, z zastrzeżeniem mającego zastosowanie prawa danej Umawiającej się Strony, w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń, prowadzonych przez tą drugą Umawiającą się Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

4. W każdym przypadku, gdy Umawiające się Strony działają w ramach uprawnień przyznanych na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają znaczenie dla drugiej Umawiającej się Strony, i które dotyczą władz lub przedsiębiorstw drugiej Umawiającej się Strony, właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

Artykuł 22

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się komitet składający się z przedstawicieli Umawiających się Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem"), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej właściwe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach przewidzianych w niniejszej Umowie.

2. Decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Umawiających się Stron. Umawiające się Strony wprowadzą je w życie zgodnie z własnymi zasadami.

3. Wspólny Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb i przynajmniej raz w roku. Każda Umawiająca się Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia.

5. Umawiająca się Strona może również wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba, że Umawiające się Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu właściwego wykonywania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony wymieniają informacje, a na wniosek którejkolwiek Umawiającej się Strony przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Jeżeli według jednej z Umawiających się Stron decyzja Wspólnego Komitetu nie jest właściwie wykonywana przez drugą Umawiającą się Stronę, może ona wystąpić z wnioskiem o omówienie tej kwestii przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od dnia wniesienia sprawy, Umawiająca się Strona występująca z wnioskiem może podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 24.

8. Decyzje Wspólnego Komitetu określają datę ich wdrożenia przez Umawiające się Strony oraz wszelkie inne informacje mogące dotyczyć podmiotów gospodarczych.

9. Bez uszczerbku dla ustępu 2, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przekazanej mu sprawy w ciągu sześciu miesięcy od dnia jej wniesienia, Umawiające się Strony mogą podjąć odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na mocy artykułu 24.

10. Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami w zakresie udziałów większościowych lub zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami Umawiających się Stron.

11. Wspólny Komitet rozwija także współpracę poprzez:

a) realizację konkretnych zadań związanych z procesem współpracy regulacyjnej, jak określono w tytule II niniejszej Umowy;

b) wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;

c) stałe badanie społecznych skutków Umowy, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;

d) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy;

e) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian niniejszej Umowy; oraz

f) podejmowanie kwestii związanych ze stosowaniem załącznika IV sekcja A.1 (wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów).

12. Wspólnym celem Umawiających się Stron jest maksymalizacja korzyści dla konsumentów, przewoźników lotniczych, rynku pracy i społeczności lokalnych po obu stronach poprzez rozszerzenie niniejszej Umowy na państwa trzecie. W tym celu Wspólny Komitet opracowuje wniosek dotyczący warunków i procedur, w tym niezbędnych zmian w niniejszej Umowie, niezbędnych do przystąpienia do niniejszej Umowy przez państwa trzecie.

Artykuł 23

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Każda Umawiająca się Strona może drogą dyplomatyczną zgłosić Radzie Stowarzyszenia, ustanowionej na mocy Układu o stowarzyszeniu, każdy spór dotyczący stosowania lubinterpretacji niniejszej Umowy, który nie został rozstrzygnięty zgodnie z art. 22. Do celów niniejszego artykułu funkcje Wspólnego Komitetu sprawuje Rada Stowarzyszenia ustanowiona na mocy Układu o stowarzyszeniu.

2. Rada Stowarzyszenia może rozstrzygnąć spór w drodze decyzji.

3. Umawiające się strony podejmują właściwe środkiw celu wdrożenia decyzji, o której mowa w ustępie 2.

4. Jeżeli Umawiające się Strony nie są w stanie rozstrzygnąć sporu zgodnie z ustępem 2, spór, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, przekazuje się do trybunału arbitrażowego złożonego z trzech arbitrów, zgodnie z procedurą określoną poniżej:

a) każda Umawiająca się Strona wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Umawiającą się Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez Umawiające się Strony w terminie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie, lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda Umawiająca się Strona może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku;

b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w literze a) powyżej, powinien być obywatelem państwa trzeciego utrzymującego stosunki dyplomatyczne z każdą z Umawiających się Stron w chwili jego wyznaczenia oraz sprawuje on funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;

c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz

d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Umawiające się Strony.

5. Na wniosek Umawiającej się Strony trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Umawiającej się Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał arbitrażowy ostatecznej decyzji.

6. Trybunał arbitrażowy stara się przyjmować wszelkie decyzje tymczasowe lub decyzje ostateczne na zasadzie konsensusu. W przypadku, gdy osiągnięcie konsensusu jest niemożliwe, trybunał arbitrażowy podejmuje decyzje większością głosów.

7. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie zastosuje się do decyzji trybunału arbitrażowego, podjętej zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie trzydziestu (30) dni od dnia notyfikacji wspomnianej decyzji, druga Umawiająca się Strona może, przez cały okres, w którym nie zastosowano się do tej decyzji, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje, których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie niestosującej się do decyzji.

Artykuł 24

Środki zabezpieczające

1. Umawiające się Strony podejmują wszelkie środki ogólne lub szczególne niezbędne do wypełnienia ich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy. Dopilnowują one osiągnięcia celów określonych w niniejszej Umowie.

2. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa, że druga Umawiająca się Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest absolutnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

3. Umawiająca się Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Umawiającą się Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie stosowne informacje.

4. Umawiające się Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Umawiające się Strony.

5. Bez uszczerbku dla artykułu 3 ustęp 1 litera d), artykułu 4 ustęp 1 litera d) oraz artykułu 13 i artykułu 14, odnośna Umawiająca się Strona nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem terminu jednego miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na mocy ustępu 3, chyba że procedura konsultacji na mocy ustępu 4 została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

6. Odnośna Umawiająca się Strona niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach i przekazuje wszystkie stosowne informacje.

7. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą, gdy Umawiająca się Strona niewypełniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

Artykuł 25

Rozszerzenie geograficzne obowiązywania Umowy

Umawiające się Strony zobowiązują się prowadzić stały dialog w celu zapewnienia zgodności niniejszej Umowy z procesem barcelońskim oraz realizacji ostatecznego celu, jakim jest wspólny eurośródziemnomorski obszar lotniczy. W związku z tym, zgodnie z artykułem 22 ustęp 11, w ramach Wspólnego Komitetu analizowana jest możliwość wzajemnego uzgadniania zmian w celu uwzględnienia podobnych eurośródziemnomorskich umów lotniczych.

Artykuł 26

Związek z innymi umowami

1. Postanowienia niniejszej Umowy zastępują odpowiednie postanowienia obowiązujących umów i porozumień dwustronnych między Izraelem a państwami członkowskimi. Jednakże, niezależnie od któregokolwiek z postanowień niniejszej Umowy, istniejące prawa przewozowe, porozumienia dotyczące ochrony, które wynikają z tych umów dwustronnych, lub inne porozumienia, które nie są objęte zakresem niniejszej Umowy lub które są bardziej korzystne, mogą być w dalszym ciągu realizowane. Jeśli chodzi o przewoźników lotniczych, takie prawa i porozumienia mogą w dalszym ciągu być realizowane przez:

a) przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, pod warunkiem że wykonywanie tych istniejących praw lub innych porozumień nie wiąże się z dyskryminacją przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej ze względu na ich przynależność państwową;

b) przewoźników lotniczych z Państwa Izrael.

2. Jeżeli Umawiające się Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu rozstrzygnięcia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju wydarzeń.

3. Niniejsza umowa pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich decyzji obydwu Umawiających się Stron dotyczących wdrażania przyszłych zaleceń wydawanych przez ICAO. Umawiające się Strony nie przytaczają niniejszej Umowy lub jakiejkolwiek jej części jako podstawy zastrzeżeń na forum ICAO co do odmiennej polityki w sprawach objętych niniejszą Umową.

4. Umawiające się Strony uzgadniają, że zawieranie w przyszłości porozumień dotyczących ochrony między Rządem Państwa Izrael a każdym z Rządów państw członkowskich Unii Europejskiej w obszarach związanych z ochroną, które wykraczają poza zakres kompetencji wyłącznych UE, nie będzie podlegało ograniczeniom ani zakazom. Umawiające się Strony uzgadniają jednak, że będą (i) dążyć do zawierania porozumień dotyczących ochrony na poziomie UE, tam gdzie jest to możliwe i zgodnie z artykułem 14 ustęp 5, oraz (ii) dostarczać Wspólnemu Komitetowi odpowiednie informacje dotyczące tych dwustronnych porozumień dotyczących ochrony, zgodnie z artykułem 14 ustęp 14.

Artykuł 27

Zmiany

1. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron chce dokonać zmian postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o swojej decyzji Wspólny Komitet. Zmiana niniejszej Umowy wchodzi w życie zgodnie z artykułem 30.

2. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej Umawiającej się Strony i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować decyzje dotyczące zmian załączników do niniejszej Umowy.

3. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej Umawiającej się Strony, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy, do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w obowiązujących przepisach tej Umawiającej się Strony w dziedzinie transportu lotniczego wymienionych w załączniku IV, w odniesieniu do zasady niedyskryminacji i zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.

4. Gdy jedna z Umawiających się Stron rozważa wprowadzenie nowego prawodawstwa lub zmiany w swoim obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego wymienionych w załączniku IV, informuje o tym drugą Umawiającą się Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Przekazywanie takich informacji oraz, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, wstępna wymiana poglądów może odbywać się na forum Wspólnego Komitetu.

5. Każda Umawiająca się Strona regularnie i w stosownym terminie informuje drugą Umawiającą się Stronę o nowo przyjętym prawodawstwie lub zmianach w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego wymienionych w załączniku IV. Przekazywanie takich informacji może odbywać się na forum Wspólnego Komitetu. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawodawstwa lub zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

6. W celu zapewnienia właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy Wspólny Komitet:

a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik IV i/lub załącznik VI do niniejszej Umowy, wprowadzając do niego nowe przepisy lub odnośne zmiany, w razie konieczności na zasadzie wzajemności; lub

b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub odnośne zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub

c) podejmuje decyzję w sprawie wszelkiego rodzaju innych środków, które zostaną przyjęte w rozsądnym terminie, dotyczących nowego prawodawstwa lub odnośnych zmian.

Artykuł 28

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony.

2. Każda ze Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Umawiającą się Stronę drogą dyplomatyczną o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego IATA, następującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą Umawiających się Stron.

Artykuł 29

Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej rejestruje się w ICAO i w Sekretariacie ONZ.

Artykuł 30

Stosowanie i wejście w życie

1. Niniejszą Umowę stosuje się tymczasowo, zgodnie z przepisami krajowymi Umawiających się Stron, od daty jej podpisania przez Umawiające się Strony.

2. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty przekazanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między Umawiającymi się Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych dla wejścia w życie niniejszej Umowy. Dla celów tej wymiany, Izrael przekazuje Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Izraelowi notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w Luksemburgu dnia dziesiątego czerwca roku dwa tysiące trzynastego, czyli zgodnie z kalendarzem hebrajskim drugiego dnia miesiąca tamuz roku pięć tysięcy siedemset siedemdziesiątego trzeciego, w dwóch egzemplarzach w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i w języku hebrajskim, przy czym każdy z tych tekstów jest jednakowo autentyczny.

ZAŁĄCZNIK I

UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

1. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku II do niniejszej Umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:

   a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

      punkty w Unii Europejskiej – jeden lub większa liczba punktów pośrednich w państwach Euromed ([1]), państwach WEOL ([2]) lub w krajach wymienionych w załączniku III – jeden lub większa liczba punktów w Izraelu;

   b) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Izraela:

      punkty w Izraelu – jeden lub większa liczba punktów pośrednich w państwach Euromed, państwach WEOL lub w państwach wymienionych w załączniku III – jeden lub większa liczba punktów w Unii Europejskiej.

3. Przewozy wykonywane zgodnie z ustępem 2 niniejszego załącznika mają swój początek lub koniec na terytorium Izraela, w przypadku przewoźników lotniczych z Izraela, oraz na terytorium Unii Europejskiej, w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej.

4. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mogą w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, i według własnego uznania:

   a) wykonywać loty w jednym lub w obu kierunkach;

   b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;

   c) obsługiwać punkty pośrednie, określone w ustępie 2 niniejszego załącznika, oraz punkty położone na terytoriach Umawiających się Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności;

   d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;

   e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego statku powietrznego na jakikolwiek inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie;

   f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron, bez uszczerbku dla artykułu 2 ustęp 2 niniejszej Umowy;

   g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony; oraz

   h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu.

5. Każda Umawiająca się Strona zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej przez nią w międzynarodowym transporcie lotniczym, na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie z tym prawem, żadna Umawiająca się Strona nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozu, ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względów na ochronę środowiska, ochronę zdrowia lub w związku ze stosowaniem artykułu 7 niniejszej Umowy.

6. Przewoźnicy lotniczy każdej Umawiającej się Strony mogą obsługiwać, także w ramach porozumień o dzieleniu oznaczeń linii, każdy punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w wykazie określonych tras, pod warunkiem że nie wykonują oni praw piątej wolności.

7. Niezależnie od innych postanowień niniejszego załącznika, niniejsza Umowa nie przyznaje żadnych praw umożliwiających wykonywanie międzynarodowych przewozów lotniczych z/do/przez terytorium państwa trzeciego, które nie utrzymuje stosunków dyplomatycznych ze wszystkimi Umawiającymi się Stronami.

([1]) Termin „państwa Euromed" oznacza Maroko, Algierię, Tunezję, Libię, Egipt, Liban, Jordanię, Izrael, terytoria palestyńskie, Syrię i Turcję.

([2]) Termin „państwa WEOL" oznacza państwa będące stroną wielostronnej umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego. Są to: państwa członkowskie Unii Europejskiej, Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, Republika Chorwacji, była jugosłowiańska republika Macedonii, Republika Islandii, Republika Czarnogóry, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Kosowo zgodnie z rezolucją nr 1244 Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych.

ZAŁĄCZNIK II

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Niezależnie od postanowień ustępów 2 i 3 niniejszego załącznika, wszelkie prawa, w tym prawa przewozowe i bardziej korzystne warunki przyznane już na mocy dwustronnych umów lub porozumień między Izraelem a państwami członkowskimi Unii Europejskiej, istniejące w dniu podpisania niniejszej Umowy, są w dalszym ciągu wykonywane zgodnie z postanowieniami artykułu 3 niniejszej Umowy. Jeśli chodzi o przewoźników lotniczych, takie prawa i porozumienia mogą w dalszym ciągu być realizowane przez:

   a) przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, pod warunkiem że wykonywanie tych istniejących praw lub innych porozumień nie wiąże się z dyskryminacją przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej ze względu na ich przynależność państwową;

   b) przewoźników lotniczych z Państwa Izrael.

2. W odniesieniu do przewozów pasażerów, przewozów ładunków i/lub przewozów poczty, osobno lub łącznie, przewoźnicy lotniczy z Izraela i z państw członkowskich Unii Europejskiej są uprawnieni do korzystania z przywilejów trzeciej i czwartej wolności na określonych trasach z zastrzeżeniem następujących postanowień przejściowych:

   a) Od dnia podpisania niniejszej Umowy oraz w odniesieniu wyłącznie do regularnych przewozów lotniczych:

      (i) dla każdej trasy, z wyjątkiem tych określonych w załączniku V, upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania tygodniowej liczby częstotliwości określonej na mocy stosownych dwustronnych umów lub porozumień, bądź też siedmiu (7) częstotliwości tygodniowo, w zależności od tego, która z tych liczb jest wyższa; oraz

      (ii) na trasach określonych w załączniku V upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania tygodniowej liczby częstotliwości określonej w załączniku V.

      Od dnia podpisania niniejszej Umowy nie będzie żadnych ograniczeń dotyczących liczby upoważnionych przewoźników lotniczych dla danej trasy w odniesieniu do każdej z Umawiających się Stron.

   b) Od pierwszego dnia pierwszego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy i wyłącznie w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania:

      (i) na trasach określonych w części A załącznika V do niniejszej Umowy, trzech (3) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości określonej w załączniku V część A; oraz

      (ii) na każdej innej trasie, w tym na trasach określonych w załączniku V część B, siedmiu (7) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery a) podpunkt (i) oraz litery a) podpunkt (ii) powyżej.

   c) Od pierwszego dnia drugiego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy i wyłącznie w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania:

      (i) na trasach określonych w części A załącznika V do niniejszej Umowy, trzech (3) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery b) podpunkt (i) powyżej; oraz

      (ii) na każdej innej trasie, w tym na trasach określonych w załączniku V część B, siedmiu (7) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery b) podpunkt (ii) powyżej.

   d) Z zastrzeżeniem ustępu 4 poniżej, od pierwszego dnia trzeciego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy i wyłącznie w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania:

      (i) na trasach określonych w części A załącznika V do niniejszej Umowy, czterech (4) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery c) podpunkt (i) powyżej; oraz

      (ii) na każdej innej trasie, w tym na trasach określonych w załączniku V część B, siedmiu (7) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery c) podpunkt (ii) powyżej.

   e) Od pierwszego dnia czwartego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy i wyłącznie w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych upoważnieni przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania:

      (i) na trasach określonych w części A załącznika V do niniejszej Umowy, czterech (4) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery d) podpunkt (i) powyżej; oraz

(ii) na każdej innej trasie, w tym na trasach określonych w załączniku V część B, siedmiu (7) dodatkowych częstotliwości tygodniowo w stosunku do tygodniowej liczby częstotliwości wynikającej z zastosowania litery d) podpunkt (ii) powyżej.

f) Od pierwszego dnia piątego sezonu letniego IATA następującego po dacie podpisania niniejszej Umowy zastosowanie mają postanowienia załącznika I a przewoźnicy lotniczy Umawiających się Stron są uprawnieni do swobodnego korzystania z przywilejów trzeciej i czwartej wolności na określonych trasach bez żadnych ograniczeń dotyczących zdolności przewozowej, tygodniowej liczby częstotliwości oraz ich regularności.

3. W odniesieniu do nieregularnych przewozów lotniczych:

a) Od daty podpisania niniejszej Umowy wykonywanie nieregularnych przewozów lotniczych w dalszym ciągu podlega zatwierdzeniu przez właściwe władze Umawiających się Stron, które będą przychylnie rozpatrywać takie wnioski, oraz

b) Od daty określonej w ustępie 2 litera f) powyżej zastosowanie mają postanowienia załącznika I a przewoźnicy lotniczy Umawiających się Stron są uprawnieni do swobodnego korzystania z przywilejów trzeciej i czwartej wolności na określonych trasach bez żadnych ograniczeń dotyczących zdolności przewozowej, tygodniowej liczby częstotliwości, liczby upoważnionych przewoźników lotniczych oraz regularności lotów.

4. Przed datą określoną w ustępie 2 litera d) niniejszego załącznika Wspólny Komitet zbiera się w celu dokonania przeglądu wykonania niniejszej Umowy i w celu oceny skutków handlowych dwóch pierwszych etapów okresu przejściowego opisanego w niniejszym załączniku. Na podstawie takiej oceny, i bez uszczerbku dla jego kompetencji zgodnie z artykułem 22 niniejszej Umowy, Wspólny Komitet może podjąć w drodze konsensusu decyzję o:

a) opóźnieniu, o wspólnie ustalony okres czasu, który nie może przekroczyć dwóch lat, realizacji postanowień ustępu 2 litery d), e) i f) w odniesieniu do niektórych tras, w przypadku gdy powyższa ocena potwierdzi obchodzenie ograniczeń w zakresie regularnych przewozów lotniczych poprzez wykonywanie nieregularnych przewozów lotniczych lub istnienie znacznego braku równowagi w natężeniu ruchu obsługiwanego przez przewoźników lotniczych Umawiających się Stron, które mogłyby zagrozić utrzymaniu przewozów lotniczych; lub

b) zwiększeniu liczby dodatkowych częstotliwości określonej w ustępie 2 litera d) podpunkt (i) oraz w ustępie 2 litera e) podpunkt (i).

Jeżeli Wspólny Komitet nie jest w stanie osiągnąć porozumienia, Umawiająca się Strona może wprowadzić odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 24 niniejszej Umowy.

5. Wdrożenie i stosowanie przez Izrael wymogów regulacyjnych i norm, które są określone w przepisach Unii Europejskiej w dziedzinie transportu lotniczego wymienionych w załączniku IV, zatwierdza się decyzją Wspólnego Komitetu na podstawie oceny dokonanej przez Unię Europejską. Ocenę taką przeprowadza się: (i) w dniu, w którym Izrael powiadamia Wspólny Komitet, że zakończył proces harmonizacji na podstawie załącznika IV do niniejszej Umowy, lub (ii) po upływie trzech lat od daty wejścia w życie niniejszej Umowy, w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.

6. Niezależnie od postanowień załącznika I, oraz bez uszczerbku dla artykułu 26 ustęp 1 niniejszej Umowy i ustępu 1 niniejszego załącznika, do momentu przyjęcia decyzji, o której mowa w ustępie 5 niniejszego załącznika, podczas eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach przewoźnicy lotniczy Umawiających się Stron nie mają prawa do korzystania z przywileju piątej wolności, w tym pomiędzy punktami na terytorium Unii Europejskiej.

ZAŁĄCZNIK III

WYKAZ INNYCH PAŃSTW, O KTÓRYCH MOWA W ARTYKUŁACH 3, 4 I 8 UMOWY ORAZ W ZAŁĄCZNIKU I

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
2. Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy umowy między Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską o transporcie lotniczym).

ZAŁĄCZNIK IV

PRZEPISY W DZIEDZINIE LOTNICTWA CYWILNEGO

Równoważne wymogi regulacyjne i normy prawodawstwa Unii Europejskiej, o których mowa w niniejszej umowie, są spełniane na podstawie wymienionych poniżej aktów prawnych. Tam, gdzie to konieczne, przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów. Równoważne wymogi prawne i normy stosuje się zgodnie z załącznikiem VI, chyba że niniejszy załącznik lub załącznik II dotyczący postanowień przejściowych stanowią inaczej.

A. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

A.1 Wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów

Izrael jak najszybciej wprowadza środki odpowiadające środkom wprowadzonym przez państwa członkowskie UE na podstawie wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów ze względów bezpieczeństwa.

Środki te zostaną podjęte zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi tworzenia i publikowania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów oraz dotyczącymi wymogów w zakresie informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźników lotniczych obsługujących loty, którymi podróżują, ustanowionymi w następujących aktach prawnych UE:

Nr 2111/2005

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE

Właściwe przepisy: artykuły 1–13 oraz załącznik

Nr 473/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady

Właściwe przepisy: artykuły 1-6 oraz załączniki A–C

Nr 474/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady,

regularnie zmieniane rozporządzeniami Komisji

Właściwe przepisy: artykuły 1-3 oraz załączniki A–B

Jeśli środek budzi poważne obawy Izraela, Izrael może zawiesić jego stosowanie; w takim przypadku przekazuje on bez zbędnej zwłoki sprawę do rozpatrzenia przez Wspólny Komitet na mocy artykułu 22 ustęp 11 litera (f) niniejszej Umowy.

A.2 Badanie wypadków/incydentów i zgłaszanie zdarzeń

A.2.1: Nr 996/2010

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE

Właściwe przepisy: artykuły 1-5, 8-18 ustęp 2, 20-21, 23, załącznik

A.2.2: Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Właściwe przepisy: artykuły 1-6 i 8-9

B. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

PODSTAWOWE ROZPORZĄDZENIA

Sekcja A:

B.1: Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe)

Właściwe przepisy: artykuł 1 ustępy 1-3, artykuł 2, artykuł 4 ustępy 1-4, artykuły 9-10, artykuł 11 ustępy 1-2, artykuł 11 ustęp 3 litera b), artykuł 11 ustęp 3 litera d), artykuł 11 ustępy 4-6, artykuł 13

B.2: Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Właściwe przepisy: artykuł 2 ustępy 1-2, artykuł 2 ustępy 4-6, artykuł. 4, artykuł 7 ustępy 1-2, artykuł 7 ustępy 4-5, artykuł 7 ustęp 7, artykuł 8 ustęp 1, artykuł 8 ustęp 3-4, artykuł 9, artykuły 10-11, artykuł 12 ustępy 1-4, artykuł 18 ustępy 1-2, załącznik II

B.3: Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Właściwe przepisy: artykuł 1, artykuł 3a, artykuł 4, artykuł 6 ustępy 1-5, artykuł 6 ustęp 7, artykuł 7 ustęp 1, artykuł 7 ustęp 3, artykuł 8

B.4: Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Właściwe przepisy: artykuły 1-3, artykuł 4 ustęp 2, artykuły 5-6a, artykuł 7 ustęp 1, artykuł 8, załączniki I-V

Rozporządzenia (WE) nr 549/2004 do 552/2004 zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa

B.5: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE

Właściwe przepisy: artykuł 3, artykuł 8b ustępy 1-3, artykuł 8b ustępy 5-6, artykuł 8c ustępy 1-10, załącznik Vb

Sekcja B:

B.2: Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Właściwe przepisy: artykuł 2 ustęp 3, artykuł 7 ustęp 6, artykuł 7 ustęp 8, artykuł 8 ustęp 2, artykuł 8 ustęp 5, artykuł 9a ustępy 1-5, artykuł 13

B.3: Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Właściwe przepisy: artykuł 3, artykuł 6 ustęp 6

Rozporządzenia (WE) nr 549/2004 do 552/2004 zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa

B.5: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE

Właściwe przepisy: artykuł 8b ustęp 4, artykuł 8c ustęp 10, załącznik Vb (4)

PRZEPISY WYKONAWCZE

O ile nie określono inaczej w załączniku VI, następujące akty prawne będą mieć zastosowanie i będą odpowiednie w odniesieniu do równoważnych wymogów regulacyjnych i norm odnoszących się do "rozporządzeń podstawowych":

Rozporządzenie ramowe (rozporządzenie (WE) nr 549/2004)

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej

Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb (rozporządzenie (WE) nr 550/2004)

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiające system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniające załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005

Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej (rozporządzenie (WE) nr 551/2004)

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności (rozporządzenie (WE) nr 552/2004)

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 929/2010 z dnia 18 października 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1033/2006 w zakresie przepisów ICAO przywołanych w art. 3 ust. 1

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interrogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

Wymogi ATM/ANS wynikające z rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010

C. ŚRODOWISKO

C.1: Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty Zmieniona lub dostosowana Aktem przystąpienia z 2003 r. i Aktem Przystąpienia z 2005 r.

Właściwe przepisy: artykuły 3-5, 7, 9-10, artykuł 11 ustęp 2, artykuł 12, załącznik II punkty 1-3

C.2: Nr 2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok)

Właściwe przepisy: artykuły 1-3, 5

D. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

D.1: Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych

zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97

Właściwe przepisy: artykuł 2 ustęp 1 litera a), artykuł 2 ustęp 1 litery c)-g), artykuły 3-6

E. PRAWA KONSUMENTÓW I OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH

E.1: Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Właściwe przepisy: artykuły 1-4 ustęp 2, artykuł 4 ustępy 4-7, artykuły 5-6

E.2: Nr 95/46

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych

Właściwe przepisy: artykuły 1-34

E.3: Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Właściwe przepisy: artykuły 1-16

E.4: Nr 1107/2006

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Właściwe przepisy: artykuł 1 ustęp 1, artykuły 2-16, załączniki I-II

F. ASPEKTY SPOŁECZNE

F.1: Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Właściwe przepisy: klauzula 1 ustęp 1 oraz klauzule 2-9 załącznika

ZAŁĄCZNIK V

Część A: Uzgodniona podstawowa liczba częstotliwości na niektórych trasach, która wynosi lub jest wyższa niż 14

Rodzaj przewozu	Trasy		Podstawowa zdolność przewozowa (tygodniowa liczba częstotliwości)
pasażerski	Wiedeń	Tel-Awiw (TLV)	Dla pierwszego przewoźnika: 14 Dla drugiego przewoźnika i dla kolejnych przewoźników: 3
pasażerski	Paryż (CDG - ORY - BVA)	Tel-Awiw (TLV)	Dla pierwszego przewoźnika: bez ograniczeń Dla drugiego przewoźnika i dla kolejnych przewoźników: 7
pasażerski	Frankfurt	Tel-Awiw (TLV)	14
pasażerski	Ateny	Tel-Awiw (TLV)	14
pasażerski	Rzym	Tel-Awiw (TLV)	25
pasażerski	Madryt	Tel-Awiw (TLV)	21
pasażerski/towarowy	Londyn (LHR)	Tel-Awiw (TLV)	Dla pierwszych dwóch przewoźników: bez ograniczeń

Część B: Uzgodniona podstawowa liczba częstotliwości na niektórych trasach, która jest wyższa niż 7, ale niższa niż 14

Rodzaj przewozu	Trasy		Podstawowa zdolność przewozowa (tygodniowa liczba częstotliwości)
pasażerski	Mediolan	Tel-Awiw (TLV)	13
pasażerski	Berlin	Tel-Awiw (TLV)	11
pasażerski	Barcelona	Tel-Awiw (TLV)	10
pasażerski	Monachium	Tel-Awiw (TLV)	10

ZAŁĄCZNIK VI

WYMOGI REGULACYJNE I NORMY TÓRE MUSZĄ BYĆ SPEŁNIONE PRZY STOSOWANIU PRZEPISÓW UE YMIENIONYCH W ZAŁĄCZNIKU IV DO EUROŚRÓDZIEMNOMORSKIEJ UMOWY LOTNICZEJ MIĘDZY UE A IZRAELEM

Zastrzeżenie: Żadne z postanowień niniejszego załącznika nie wpływa na stosowanie prawa UE na terytorium UE.

CZĘŚĆ A.2: Badanie wypadków/incydentów i zgłaszanie zdarzeń

A.2.1: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1	A2.1.1.1	Rozporządzenie (UE) nr 996/2010 ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń lotniczych, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. Rozporządzenie zawiera także przepisy odnoszące się do terminowej dostępności informacji dotyczących wszystkich osób i towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego biorącego udział w wypadku. Ma ono także na celu wzmocnienie pomocy udzielanej ofiarom wypadków lotniczych oraz członkom ich rodzin.
Art. 2	A2.1.2.1	Definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 stosuje się w odniesieniu do określonych w niniejszym załączniku norm i wymogów odnoszących się do badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz do zapobiegania im, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.
Art. 3	A2.1.3.1	Normy i wymogi regulacyjne określone w niniejszym załączniku stosuje się do do badania zdarzeń lotniczych mających charakter wypadków i poważnych incydentów, które są prowadzone przez Umawiające się Strony, na podstawie międzynarodowych norm i zalecanych praktyk.
Art. 4 ust.1	A2.1.4.1	Umawiające się Strony zapewniają przeprowadzenie lub nadzorowanie badania zdarzeń lotniczych, bez ingerencji z zewnątrz, przez stały krajowy organ ds. badania zdarzeń lotniczych (organ ds. badania zdarzeń lotniczych), który jest w stanie niezależnie przeprowadzić pełne badanie zdarzenia lotniczego, albo samodzielnie, albo w ramach porozumień z innymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych.
Art. 4 ust.2	A2.1.4.2	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych jest niezależny pod względem funkcjonalnym w szczególności od władz lotniczych odpowiedzialnych za zdatność do lotu, certyfikację, operacje lotnicze, obsługę techniczną, licencjonowanie, kontrolę ruchu lotniczego lub działalność lotnisk oraz, ogólnie, od jakiejkolwiek innej strony lub podmiotu, których interesy lub zakresy działania mogłyby wchodzić w konflikt z zadaniem powierzonym organowi ds. badania zdarzeń lotniczych lub mieć wpływ na jego obiektywność.
Art. 4 ust. 3	A2.1.4.3	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych, prowadząc badanie zdarzenia lotniczego, nie występuje do nikogo o instrukcje ani takowych nie przyjmuje oraz ma nieograniczone uprawnienia do prowadzenia badania zdarzenia lotniczego.
Art. 4 ust. 4	A2.1.4.4	Działania powierzone organowi ds. badania zdarzeń lotniczych można rozszerzyć na zbieranie i analizę informacji związanych z bezpieczeństwem lotniczym, w szczególności do celów zapobiegania wypadkom, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych ze standaryzacją.
Art. 4 ust. 5	A2.1.4.5	W celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa lotniczego corocznie na szczeblu krajowym publikuje się sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. W analizie tej nie ujawnia się źródeł informacji poufnych.
Art. 4 ust. 6	A2.1.4.6	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych otrzymuje od odpowiedniej Umawiającej się Strony środki konieczne do wykonywania swoich zadań w sposób niezależny oraz ma możliwość uzyskania odpowiednich zasobów do realizacji tego celu.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 5 ust. 1-3	A2.1.5.1	Umawiająca się Strona musi przeprowadzić badanie każdego wypadku lub poważnego incydentu, w przypadku którego badanie takie jest obowiązkowe zgodnie z załącznikiem 13 do Konwencji.
Art. 5 ust. 4	A2.1.5.4	Organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogą podjąć decyzję o badaniu incydentów innych niż te, o których mowa w załączniku 13 do Konwencji, jeśli spodziewają się, że wnioski z tych badań mogą mieć znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego.
Art. 5 ust. 5	A2.1.5.5	Badania zdarzeń lotniczych w żadnym wypadku nie mogą być powiązane z orzekaniem o winie lub o odpowiedzialności. Są one niezależne, odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności i pozostają bez uszczerbku dla nich.
Art. 8	A2.1.8.1	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych może zwrócić się do krajowych władz lotnictwa cywilnego o wyznaczenie, w ramach ich właściwych kompetencji, przedstawiciela, który – dbając o unikanie wszelkich konfliktów interesów – będzie brał udział jako doradca osoby nadzorującej badanie zdarzeń lotniczych w badaniu zdarzeń lotniczych, za które odpowiada organ ds. badania zdarzeń lotniczych, pod kontrolą osoby nadzorującej badanie i według jej uznania. Krajowe władze lotnictwa cywilnego ułatwiają prowadzenie badania, w którym uczestniczą, poprzez dostarczanie wymaganych informacji. Ponadto w stosownych przypadkach zapewniają one doradców i sprzęt organowi ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnemu za badanie.
Art. 9 ust. 1	A2.1.9.1	Każda zaangażowana osoba, która wie o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu, niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa miejsca zdarzenia.
Art. 9 ust. 2	A2.1.9.2	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych niezwłocznie powiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i zainteresowane państwa trzecie zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami o zaistnieniu wszystkich wypadków i poważnych incydentów, o których został powiadomiony. Informuje on również Komisję Europejską i EASA w przypadku wypadku lub poważnego incydentu dotyczącego statku powietrznego zarejestrowanego, wyprodukowanego lub certyfikowanego w UE.
Art. 10 ust. 1	A2.1.10.1	Po otrzymaniu od innego państwa trzeciego powiadomienia o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu Umawiająca się Strona będąca państwem rejestracji, operatora, konstruktora i producenta jak najszybciej informuje państwo trzecie, na którego terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, czy zamierza wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami. Jeżeli wyznaczono pełnomocnego przedstawiciela, podaje się jego nazwisko i dane kontaktowe, a także oczekiwaną datę jego przybycia, w przypadku gdy zamierza on udać się do państwa, które wysłało powiadomienie.
Art. 10 ust. 2	A2.1.10.2	Pełnomocni przedstawiciele państwa konstruktora są wyznaczani przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych Umawiającej się Strony, na której terytorium znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności posiadacza certyfikatu typu statku powietrznego lub zespołu napędowego.
Art. 11 ust. 1	A2.1.11.1	Osoba nadzorująca badanie, po tym jak została wyznaczona przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych i niezależnie od jakiegokolwiek postępowania sądowego, jest uprawniona do podjęcia środków niezbędnych do spełnienia wymogów badania zdarzenia lotniczego.
Art. 11 ust. 2	A2.1.11.2	Niezależnie od wszelkich obowiązków związanych z poufnością przewidzianych w stosownych aktach prawnych Umawiającej się Strony, osoba nadzorująca badanie ma w szczególności prawo do: a) uzyskania natychmiastowego, nieograniczonego i swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków; b) zapewnienia natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontrolowanego usuwania szczątków lub ich części do celów badania lub analizy; c) uzyskania natychmiastowego dostępu do rejestratorów parametrów lotu, ich zawartości i wszelkich innych odnośnych zapisów oraz do kontroli nad nimi; d) zwrócenia się, zgodnie ze stosownym prawodawstwem Umawiającej się Strony, o przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok osób, które poniosły śmierć, i do udziału w niej oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań lub wyników badań pobranych próbek;

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		e) zwrócenia się, zgodnie ze stosownym prawodawstwem Umawiającej się Strony, o badanie lekarskie osób zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego lub zbadanie próbek pobranych od takich osób oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań; f) wzywania i przesłuchiwania świadków oraz żądania od nich informacji lub dowodów istotnych dla badania zdarzenia lotniczego; g) uzyskania swobodnego dostępu do wszelkich istotnych informacji lub dokumentów będących w posiadaniu właściciela, posiadacza certyfikatu typu, organizacji odpowiedzialnej za obsługę techniczną, organizacji szkoleniowej, peratora lub producenta statku powietrznego, władz odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub działalność portów lotniczych.
Art. 11 ust. 3	A2.1.11.3	Osoba nadzorująca badanie przekazuje osobom prowadzącym badanie, jak również – o ile nie jest to sprzeczne z mającym zastosowanie prawodawstwem Umawiającej się Strony, swoim doradcom oraz pełnomocnym przedstawicielom i ich doradcom, uprawnienia określone w normie A2.1.11.2 w zakresie niezbędnym do umożliwienia im skutecznego udziału w badaniu zdarzenia lotniczego. Uprawnienia te nie naruszają praw osób prowadzących badanie i ekspertów wyznaczonych przez organ odpowiedzialny za prowadzenie postępowania sądowego.
Art. 11 ust. 4	A2.1.11.4	Każda osoba biorąca udział w badaniu zdarzeń lotniczych wykonuje swoje obowiązki niezależnie i nie występuje o instrukcje ani ich nie przyjmuje od nikogo, poza osobą nadzorującą badanie.
Art. 12 ust. 1-2	A2.1.12.1	W przypadku wszczęcia także postępowania sądowego osoba nadzorująca badanie zostaje o tym powiadomiona. W takiej sytuacji osoba nadzorująca badanie zapewnia identyfikowalność rejestratorów parametrów lotu i wszelkich materiałów dowodowych i zachowuje nadzór nad nimi. Organ prowadzący postępowanie sądowe może wyznaczyć urzędnika pochodzącego z tego organu, aby asystował przy transporcie rejestratorów parametrów lotu lub materiałów dowodowych do miejsca ich odczytu lub badania. Jeżeli badanie lub analiza mogłyby spowodować modyfikację, zmianę lub zniszczenie takich materiałów dowodowych, wymagana jest uprzednia zgoda organów prowadzących postępowanie sądowe, bez uszczerbku dla prawa krajowego. Nieuzyskanie takiej zgody w rozsądnym terminie nie uniemożliwia osobie nadzorującej badanie przeprowadzenia badania lub analizy. Jeżeli organ prowadzący postępowanie sądowe ma prawo do zatrzymania wszelkich dowodów, osoba nadzorująca badanie ma natychmiastowy i nieograniczony dostęp do tego rodzaju dowodów i korzysta z nich. Jeżeli w trakcie badania zdarzenia lotniczego wychodzi na jaw lub podejrzewa się, że wypadek lub poważny incydent związany jest z aktem bezprawnej ingerencji określonym w prawie krajowym, takim jak prawo krajowe dotyczące badań wypadków lotniczych, osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym właściwe organy. Zgodnie z normą A2.1.14.1 istotne informacje zgromadzone w trakcie badania zdarzenia lotniczego są również niezwłocznie przekazywane tym organom, a na ich wniosek możliwe jest także przekazanie odpowiednich materiałów. Przekazanie tych informacji i materiałów nie narusza prawa organu ds. badania zdarzeń lotniczych do kontynuowania badania zdarzenia lotniczego w porozumieniu z organami, którym ewentualnie przekazano kontrolę nad miejscem zdarzenia.
Art. 12 ust. 3	A2.1.12.2	Umawiające się Strony zapewniają, aby organy ds. badania zdarzeń lotniczych, z jednej strony, i pozostałe organy, które mogą być włączone w działania związane z badaniem zdarzenia lotniczego, takie jak organy prowadzące postępowanie sądowe, organy lotnictwa cywilnego i jednostki poszukiwawcze i ratunkowe, z drugiej strony, współpracowały ze sobą dzięki zawartym wcześniej porozumieniom. Porozumienia te są zawierane w poszanowaniu niezależności organów ds. badania zdarzeń lotniczych i umożliwiają rzetelne i sprawne prowadzenie badań technicznych. Obejmują one następujące kwestie: dostęp do miejsca wypadku; zabezpieczenie i dostęp do materiałów dowodowych; raport wstępny i kolejne raporty dotyczące stadium każdego postępowania; wymianę informacji; właściwe wykorzystywanie informacji z zakresu bezpieczeństwa; rozwiązywanie konfliktów.
Art. 13 ust. 1	A2.1.13.1	Umawiająca się Strona, na której terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, jest odpowiedzialna za zapewnienie bezpiecznego badania wszelkich dowodów i podjęcie wszelkich rozsądnych działań w celu ochrony takich dowodów i bezpiecznego nadzorowania statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów oraz jego szczątków w okresie, jaki może okazać się konieczny do przeprowadzenia badania zdarzenia lotniczego. Ochrona dowodów obejmuje zachowanie – poprzez sfotografowanie lub innymi metodami – wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone. Bezpieczne nadzorowanie obejmuje ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 13 ust. 2	A2.1.13.2	W oczekiwaniu na przybycie osób prowadzących badanie zdarzenia lotniczego nikt nie może ingerować w stan miejsca wypadku, pobierać żadnych próbek z miejsca zdarzenia, przemieszczać statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów lub jego szczątków, pobierać z nich próbek i ich usuwać, z wyjątkiem przypadków, gdy działania takie mogą być konieczne ze względów bezpieczeństwa lub do celów niesienia pomocy osobom poszkodowanym lub za wyraźną zgodą organów sprawujących kontrolę nad miejscem oraz w miarę możliwości w porozumieniu z organem ds. badania zdarzeń lotniczych.
Art. 13 ust. 3	A2.1.13.3	Wszelkie zaangażowane osoby podejmują niezbędne działania służące zachowaniu dokumentów, materiałów i nagrań związanych ze zdarzeniem, w szczególności w celu zapobieżenia skasowaniu nagrań rozmów i alarmów po locie.
Art. 14	A2.1.14.1	Danych szczególnie chronionych dotyczących bezpieczeństwa nie udostępnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż badanie zdarzeń lotniczych. Organ wymiaru sprawiedliwości lub organ właściwy do podejmowania decyzji w zakresie ujawniania zapisów zgodnie z prawem krajowym może zdecydować, że korzyści wynikające z ujawnienia szczególnie chronionych danych w innych dozwolonych prawem celach przeważają nad negatywnymi skutkami takich działań dla tego lub innego przyszłego badania zdarzenia lotniczego.
Art. 15 ust. 1	A2.1.15.1	Pracowników organu ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnego za badanie lub wszelkie inne osoby wezwane do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego obowiązuje tajemnica zawodowa, w tym w odniesieniu do anonimowości osób uczestniczących w wypadku lub incydencie, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
Art. 15 ust. 2	A2.1.15.2	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie przekazuje informacje, które w jego opinii mają znaczenie dla zapobiegania wypadkom lub poważnym incydentom, osobom odpowiedzialnym za produkcję statku powietrznego lub jego wyposażenia lub obsługę techniczną oraz osobom fizycznym lub prawnym odpowiedzialnym za eksploatację statku powietrznego lub szkolenie personelu.
Art. 15 ust. 3	A2.1.15.3	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje krajowym organom lotnictwa cywilnego odpowiednie informacje merytoryczne uzyskane podczas badania zdarzenia lotniczego, z wyjątkiem informacji szczególnie chronionych lub informacji powodujących konflikt interesów. Informacje, które otrzymują krajowe organy lotnictwa cywilnego, są chronione zgodnie z obowiązującym prawodawstwem Umawiającej się Strony.
Art. 15 ust. 4	A2.1.15.4	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie jest upoważniony do poinformowania ofiar i członków ich rodzin lub ich stowarzyszeń lub do podania do wiadomości publicznej uwag merytorycznych, informacji o procedurze badania zdarzenia lotniczego, w miarę możliwości wstępnych sprawozdań lub wniosków lub zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie będzie to miało niekorzystnego wpływu na realizację celu badania i jest w pełni zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.
Art. 15 ust. 5	A2.1.15.5	Przed podaniem do publicznej wiadomości informacji, o których mowa w normie A2.1.15.4, organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie przekazuje je ofiarom i ich rodzinom lub ich stowarzyszeniom w sposób, który nie ma niekorzystnego wpływu na realizację celu badania.
Art. 16 ust. 1	A2.1.16.1	Każde badanie zdarzenia lotniczego kończy się sporządzeniem raportu w formie stosownej do rodzaju i powagi wypadku lub poważnego incydentu. Raport stwierdza, że jedynym celem badania zdarzeń lotniczych jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. W stosownych przypadkach raport zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.
Art. 16 ust. 2	A2.1.16.2	W raporcie chroni się anonimowość wszelkich osób uczestniczących w wypadku lub poważnym incydencie.
Art. 16 ust. 3	A2.1.16.3	W przypadku gdy raporty zostają sporządzone przed zakończeniem badania zdarzenia lotniczego, przed ich opublikowaniem organ ds. badania zdarzeń lotniczych może zwrócić się o przedstawienie uwag do zainteresowanych organów i do posiadacza certyfikatu projektu, producenta i operatora. Obowiązuje ich tajemnica zawodowa w odniesieniu do zakresu konsultacji.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 16 ust. 4	A2.1.16.4	Przed publikacją końcowego raportu organ ds. badania zdarzeń lotniczych wraca się z prośbą o przedstawienie uwag do zainteresowanych organów i do zainteresowanego posiadacza certyfikatu projektu, producenta i operatora, których obowiązuje tajemnica zawodowa na podstawie obowiązujących zasad w odniesieniu do zakresu konsultacji. Występując o takie uwagi, organ ds. badania zdarzeń lotniczych przestrzega międzynarodowych norm i zalecanych praktyk.
Art. 16 ust. 5	A2.1.16.5	Informacje szczególnie chronione włącza się do raportu tylko wówczas, gdy mają one znaczenie dla analizy wypadku lub poważnego incydentu. Informacje lub częściowe informacje nieistotne ze względu na analizę nie są ujawniane.
Art. 16 ust. 6	A2.1.16.6	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych podaje do publicznej wiadomości raport końcowy w możliwie najkrótszym terminie i, w miarę możliwości, w ciągu 12 miesięcy od dnia wypadku lub poważnego incydentu.
Art. 16 ust. 7	A2.1.16.7	Jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości raportu końcowego w ciągu 12 miesięcy, organ ds. badania zdarzeń lotniczych wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku lub poważnego incydentu, informując o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.
Art. 16 ust. 8	A2.1.16.7	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje jak najszybciej kopię raportu końcowego i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa: a) organom ds. badania zdarzeń lotniczych i organom lotnictwa cywilnego w zainteresowanych państwach oraz ICAO, zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami; b) adresatom zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w raporcie.
Art. 17 ust. 1	A2.1.17.1	Na dowolnym etapie badania zdarzenia lotniczego organ ds. badania zdarzeń lotniczych w opatrzonym datą piśmie przekazuje – po przeprowadzeniu odpowiednich konsultacji z właściwymi stronami – zainteresowanym organom, w tym organom w państwach trzecich, zalecenie podjęcia wszelkich działań prewencyjnych, których niezwłoczne zastosowanie uważa za konieczne w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego.
Art. 17 ust. 2	A2.1.17.2	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych może także wydać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy kilku badań, lub wszelkich innych przeprowadzonych czynności.
Art. 17 ust. 3	A2.1.17.3	Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie stanowi domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek, poważny incydent lub incydent.
Art. 18 ust. 1	A2.1.18.1	W ciągu 90 dni od daty otrzymania pisma z zaleceniem dotyczącym bezpieczeństwa jego adresat potwierdza otrzymanie pisma i informuje organ ds. badania zdarzeń lotniczych, który wydał zalecenie, o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz, w stosownych przypadkach, o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach ich niepodjęcia.
Art. 18 ust. 2	A2.1.18.2	W ciągu 60 dni od otrzymania odpowiedzi organ ds. badania zdarzeń lotniczych informuje adresata, czy uważa odpowiedź za właściwą, a jeżeli nie zgadza się z decyzją o niepodjęciu działań, przekazuje uzasadnienie swojego stanowiska.
Art. 20	A2.1.20.1	1. Przedsiębiorstwa lotnicze z UE i z Izraela wprowadzają procedury umożliwiające przedstawienie: a) najszybciej, jak to możliwe, potwierdzonego i opartego na najpewniejszych dostępnych w tym momencie informacjach wykazu wszystkich osób przebywających na pokładzie; oraz b) niezwłocznie po powiadomieniu o zaistnieniu wypadku, w którym bierze udział dany statek powietrzny, wykazu towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		2. Aby umożliwić szybkie informowanie rodzin pasażerów o obecności ich krewnych na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, przedsiębiorstwa lotnicze sugerują pasażerom podawanie nazwiska i danych osoby kontaktowej w razie wypadku. Informacje te mogą być wykorzystywane przez przedsiębiorstwa lotnicze jedynie w razie wypadku oraz nie mogą być one przekazywane osobom trzecim ani wykorzystywane do celów komercyjnych. 3. Nazwiska osoby na pokładzie nie udostępnia się do wiadomości publicznej, zanim odpowiednie organy nie powiadomią rodziny tej osoby. Wykaz, o którym mowa w ust. 1 lit. a), pozostaje tajny zgodnie mającym zastosowanie prawodawstwem Umawiającej się Strony, a nazwisko każdej osoby widniejące w tym wykazie udostępnia się do wiadomości publicznej tylko wtedy, gdy nie sprzeciwiają się temu rodziny poszczególnych osób na pokładzie.
Art. 21	A2.1.21.1	1. W celu zapewnienia bardziej kompleksowej i zharmonizowanej reakcji na wypadki w skali UE każda Umawiająca się Strona opracowuje na poziomie krajowym plan działania w sytuacji nadzwyczajnej w przypadku wystąpienia wypadku w lotnictwie cywilnym. Tego rodzaju plan działania w sytuacji nadzwyczajnej obejmuje również pomoc ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzinom. 2. Każda Umawiająca się Strona zapewnia, aby wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze ustanowione na ich terytorium dysponowały planem pomocy dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin. Plany te powinny obejmować m.in. pomoc psychologiczną dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin oraz pozwalają przedsoębiorstwom lotniczym stawić czoła wypadkowi o poważnych rozmiarach. Każda Umawiająca się Strona przeprowadza audyt planów pomocy sporządzonych przez przedsiębiorstwa lotnicze ustanowione na jej terytorium. 3. Umawiająca się Strona, która jest szczególnie zainteresowana wypadkiem ze względu na fakt, iż wśród ofiar śmiertelnych lub osób, które odniosły poważne obrażenia, są jej obywatele, ma prawo wyznaczyć eksperta uprawnionego do: a) udania się na miejsce wypadku; b) uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji merytorycznych, które organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie zatwierdził do podania do wiadomości publicznej, a także informacji o postępach badania; c) otrzymania kopii raportu końcowego. 4. Ekspert wyznaczony zgodnie z ust. 3 może pomagać, z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów, w identyfikacji ofiar oraz uczestniczyć w spotkaniach z pochodzącymi z jego państwa osobami, które przeżyły wypadek.
Art. 23	A2.1.23.1	Umawiające się Strony ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia norm i wymogów odnoszących się do badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz do zapobiegania im, określonych w niniejszym załączniku. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

A.2.2: Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1	A2.2.1.1	Celem niniejszej dyrektywy jest przyczynienie się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego przez zapewnienie zgłaszania, zbierania, magazynowania, ochrony i rozpowszechniania istotnych informacji o bezpieczeństwie. Jedynym celem zgłaszania zdarzeń jest zapobieganie im, a nie obciążanie winą lub odpowiedzialnością.
Art. 2	A2.2.2.1	Definicje zawarte w art. 2 dyrektywy 2003/42/WE stosuje się w odniesieniu do norm i wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 3	A2.2.3.1	Normy i wymogi dotyczące zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym określone w niniejszym załączniku stosuje się do zdarzeń zagrażających statkowi powietrznemu lub zdarzeń, które, jeśli nie zostaną skorygowane, mogłyby stworzyć niebezpieczeństwo dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych.
Art. 4 ust. 1	A2.2.4.1	Umawiające się Strony wymagają, by zdarzenia były zgłaszane właściwym organom przez każdą osobę uczestniczącą w zdarzeniu lub przez każdą osobę, która posiada licencję zgodnie z prawodawstwem dotyczącym służby żeglugi powietrznej oraz przez członka załogi, nawet wówczas, gdy nie uczestniczył on w zdarzeniu.
Art. 5 ust. 1	A2.2.5.1	Umawiające się Strony wyznaczają jeden lub więcej właściwych organów do wprowadzenia mechanizmu zbierania, oceny, przetwarzania i przechowywania informacji na temat zgłaszanych zdarzeń.
Art. 5 ust. 2-3	A2.2.5.2	Właściwe organy przechowują zebrane zgłoszenia w swoich bazach danych. W bazach tych przechowywane są również dane o wypadkach i poważnych incydentach.
Art. 6	A2.2.6.1	Izrael i państwa członkowskie w stosownych przypadkach biorą udział w wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa. Baza danych stosowana przez Izrael powinna być zgodna z oprogramowaniem ECCAIRS.
Art. 8 ust. 1	A2.2.8.1	Umawiające się Strony przyjmują zgodnie ze swoim ustawodawstwem krajowym niezbędne środki, zapewniające właściwą poufność informacji otrzymywanych na podstawie dyrektywy 2003/42/WE.. Umawiające się Strony wykorzystują te informacje tylko do celów dyrektywy 2003/42/WE..
Art. 8 ust. 2	A2.2.8.2	Niezależnie od typu lub klasyfikacji zdarzenia i wypadku lub poważnego incydentu, we wspomnianej w normie A2.2.5.2. bazie danych nigdy nie rejestruje się nazwisk i adresów osób.
Art. 8 ust. 3	A2.2.8.3	Bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów prawa karnego Umawiające się Strony powstrzymują się od wszczynania procedury sądowej w odniesieniu do popełnionych bez premedytacji lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały się tylko dlatego, że zostały zgłoszone zgodnie z krajowym programem obowiązkowego zgłaszania, co jednak nie dotyczy przypadków rażącego niedbalstwa.
Art. 9	A2.2.9.1	Każda Umawiająca się Strona ustanawia system zgłaszania dobrowolnego, ułatwiający zbieranie informacji o rzeczywistych lub potencjalnych nieprawidłowościach w zakresie bezpieczeństwa, które mogą nie być uwzględniane w systemie zgłaszania obowiązkowego.

CZĘŚĆ B: Zarządzanie ruchem lotniczym

B.1: Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. stanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe) mienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/ norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 1 ust. 1-3	B.1.1.1	A	Inicjatywa jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ma na celu poprawę istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ma przyczynić się do rozwoju zrównoważonego systemu transportu lotniczego oraz poprawić ogólne funkcjonowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Umawiających się Stronach, mając na uwadze spełnienie wymogów wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć dróg oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i kwestie techniczne, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Aby osiągnąć ten cel, w rozporządzeniu 549/2004 ustanowiono jednolite ramy prawne dla utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/ norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
			Stosowanie rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz środków dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej nie narusza zwierzchnictwa Umawiających się Stron nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów Umawiających się Stron związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z art.13. Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 i środki, o których mowa w podstawowych rozporządzeniach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie mają zastosowania do działań wojskowych i szkolenia wojskowego. Stosowanie rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz środków, o których mowa w podstawowych rozporządzeniach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie narusza praw i obowiązków Umawiających się Stron wynikających z Konwencji Chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (Konwencja Chicagowska). W tym kontekście dodatkowym celem jest udzielanie pomocy Umawiającym się Stronom w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z Konwencji Chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zapewnienie, aby jej postanowienia zostały należycie uwzględnione w rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 i przepisach wydanych w celu jego wykonania.
Art. 2	B.1.2.1	A	Definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 stosuje się do norm i wymogów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym określonych w niniejszym załączniku. Wszystkie odniesienia do państw członkowskich należy rozumieć jako odniesienia do Umawiających się Stron.
Art. 4 ust. 1	B.1.4.1	A	Umawiające się Strony, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczą lub utworzą instytucję lub instytucje działające jako państwowa władza nadzorująca w celu realizacji zadań przydzielonych takiej władzy na mocy rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz środków określonych w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
Art. 4 ust. 2	B.1.4.2	A	Państwowe władze nadzorujące są niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Ta niezależność osiągana jest przez odpowiednie rozdzielenie, co najmniej na poziomie funkcjonalnym, pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi i takimi instytucjami.
Art. 4 ust.3	B.1.4.3	A	Państwowe władze nadzorujące sprawują swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzyście. Osiąga się to poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów zarządzania i kontroli, w tym w ramach administracji Umawiającej się Strony. Nie uniemożliwia to jednak państwowym władzom nadzorującym wykonywania swoich zadań w ramach przepisów dotyczących organizacji krajowych władz lotnictwa cywilnego lub wszelkich innych organów publicznych.
Art. 4 ust. 4	B.1.4.4	A	Umawiające się Strony zapewniają państwowym władzom nadzorującym niezbędne zasoby i możliwości do skutecznej i terminowej realizacji zadań przydzielonych im na mocy rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
Art. 9	B.1.9.1	A	Sankcje, jakie Umawiające się Strony ustanawiają na wypadek naruszeń rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i środków, o których mowa w podstawowych rozporządzeniach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej i przez instytucje zapewniające służby, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
Art. 10	B.1.10.1	A	Umawiające się Strony, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania zainteresowanych stron, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych, we wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 11 ust. 1	B.1.11.1	A	W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych tworzy się system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Obejmuje on: a) plany krajowe obejmujące parametry docelowe skuteczności działania i odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej; apewnienie spójności z inicjatywą SES; oraz b) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.
Art. 11 ust. 2	B.1.11.2	A	Zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, Komisja może wyznaczyć Eurocontrol lub inny bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako „organ oceny skuteczności działania". Rolą organu oceny skuteczności działania jest wspomaganie państwowych władz nadzorujących na ich wniosek przy wdrażaniu systemu skuteczności działania. Komisja zapewnia niezależność działania organu oceny skuteczności działania podczas wykonywania zadań powierzonych mu przez Komisję.
Art. 11 ust. 3 lit. b)	B.1.11.3	A	Krajowe plany, o których mowa w normie B.1.11.1, są sporządzane przez krajowy organ nadzorczy i przyjmowane przez Umawiającą się Stronę. Plany te zawierają wiążące cele krajowe oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez daną Umawiającą się Stronę. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk.
Art. 11 ust. 3 lit.d)	B.1.11.4	A	Okres odniesienia dla systemu skuteczności działania obejmuje co najmniej trzy lata, a maksymalnie pięć lat. W tym okresie, jeżeli cele krajowe nie zostały osiągnięte, Umawiające się Strony i/lub państwowe władze nadzorujące stosują odpowiednie określone przez nie środki.
Art. 11 ust. 4	B.1.11.5	A	Do systemu skuteczności działania zastosowanie mają następujące procedury: a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie odpowiednich danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych, państwowe władze nadzorujące, Umawiające się Strony i Eurocontrol; b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 „Koncepcja operacyjna ogólnoświatowego zarządzania ruchem lotniczym", zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość i efektywność kosztową, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania; c) ocena krajowych parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie planu krajowego; oraz d) kontrola krajowych planów skuteczności działania, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania.
Art. 11 ust. 5	B.1.11.6	A	Przy opracowywaniu systemu skuteczności działania bierze się pod uwagę, że służby trasowe, służby terminalowe i funkcje sieciowe różnią się od siebie i należy im zapewnić odpowiednie traktowanie, w razie potrzeby także dla celów oceny skuteczności działania.
Art. 11 ust. 6	B.1.11.7	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące systemu skuteczności działania wymienione w załączniku IV do Euroródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 13	B.1.13.1	A	Podstawowe rozporządzenia dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej nie wyklucza zastosowania przez Umawiającą się Stronę środków, jakie niezbędne są do zagwarantowania bezpieczeństwa i interesów polityki obronnej. Są to w szczególności takie środki, które są nieodzowne: — w celu nadzorowania przestrzeni powietrznej będącej w jego obszarze odpowiedzialności zgodnie z porozumieniami dotyczącymi Regionalnej Żeglugi Powietrznej ICAO, włącznie z możliwościami wykrywania, identyfikacji i oceny wszystkich statków powietrznych korzystających z takiej przestrzeni powietrznej, w celu dążenia do zagwarantowania bezpieczeństwa lotów oraz podejmowania działań dla zaspokojenia potrzeb obronnych i ochrony; — na wypadek poważnych zakłóceń wewnętrznych mających wpływ na utrzymanie prawa i porządku; — na wypadek wojny lub poważnych napięć międzynarodowych stanowiących zagrożenie wojenne; — dla spełnienia międzynarodowych zobowiązań Umawiającej się Strony na rzecz utrzymania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego; — w celu realizacji szkolenia i działań wojskowych, włącznie z koniecznymi możliwościami ćwiczeń.

B.2: Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) mienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 2 ust. 1-2	B.2.2.1	A	Przeprowadzanie inspekcji i przeglądów przez państwowe władze nadzorujące w celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które zapewniają usługi odnoszące się do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności Umawiającej się Strony. Zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ułatwia tę pracę.
Art. 2 ust. 3	B.2.2.2	B	Państwa, które uczestniczą w danym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej zawierają porozumienia w sprawie nadzoru, które zapewniają przeprowadzanie inspekcji i przeglądów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w tym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej.
Art. 2 ust. 4-6	B.2.2.3	A	Państwa zawierają między sobą porozumienia w sprawie nadzoru, które zapewniają przeprowadzanie inspekcji i przeglądów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej państw zapewniających usługi w przestrzeni powietrznej innego państwa. Porozumienia te obejmują porozumienia dotyczące postępowania w przypadku niezgodności z obowiązującymi wymogami.
Art. 4		A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące wymogów w zakresie bezpieczeństwa wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 7 ust.1	B.2.7.1	A	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej podlegają certyfikacji dokonywanej przez Umawiające się Strony.
Art. 7 ust. 3	B.2.7.2	A	Państwowe władze nadzorujące wydają certyfikaty instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, które działają zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1035/2011 oraz obowiązującym ustawodawstwem krajowym.
Art. 7 ust. 3	B.2.7.3	A	Certyfikaty mogą być wydawane indywidualnie dla każdego typu służby żeglugi powietrznej określonego w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, lub dla zespołu takich służb.
Art. 7 ust.3	B.2.7.4	A	Certyfikat musi być regularnie sprawdzany.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 7 ust. 4 + załącznik II	B.2.7.5	A	Certyfikaty określają prawa i obowiązki instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, obejmujące niedyskryminacyjny dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do służb, ze szczególnym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa. Certyfikacja może podlegać jedynie warunkom określonym w załączniku II rozporządzenia (WE) nr 550/2004. Warunki te zostaną przedstawione w sposób obiektywny, będą one niedyskryminujące, proporcjonalne i przejrzyste.
Art. 7 ust. 5	B.2.7.6	A	Umawiające się Strony mogą zezwolić na zapewnianie służb żeglugi powietrznej bez certyfikacji w sytuacjach, kiedy dotyczy ono ruchu innego niż ogólny ruch lotniczy.
Art. 7 ust. 6	B.2.7.7	B	Wydanie certyfikatu upoważnia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do oferowania swoich usług innym Umawiającym się Stronom, innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na obszarze Umawiających się Stron.
Art. 7 ust. 7	B.2.7.8	A	Państwowe władze nadzorujące monitorują zgodność z certyfikatem.
Art. 7 ust. 7	B.2.7.9	A	Jeżeli państwowe władze nadzorujące stwierdzą, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już danych wymogów bądź warunków, podejmują one odpowiednie działania, zapewniając jednocześnie ciągłość służb. Działania takie mogą oznaczać cofnięcie certyfikatu.
Art. 7 ust. 8	B.2.7.10	B	Umawiające się Strony uznają każdy certyfikat wydany przez inną Umawiającą się Stronę zgodnie z określonymi w niniejszym załączniku normami i wymogami regulacyjnymi dotyczącymi zarządzania ruchem lotniczym.
Art. 8 ust. 1	B.2.8.1	A	Umawiające się Strony gwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu Umawiające się Strony wyznaczają instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat uznawany na obszarze Umawiających się Stron.
Art. 8 ust. 2	B.2.8.2	B	Systemy prawne nie uniemożliwiają transgranicznego działania służb wymagając, aby służby ruchu lotniczego: a) stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe danego państwa /jego obywateli b) posiadały swoją siedzibę statutową lub miały główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium tego państwa c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w tym państwie.
Art. 8 ust. 3	B.2.8.3	A	Umawiające się Strony określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obowiązki te mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich operacji statków powietrznych w przestrzeni powietrznej będącej pod ich kontrolą.
Art. 8 ust. 4	B.2.8.4	A.	Umawiające się Strony mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że spełnia ona wymogi i warunki, o których mowa w określonych w niniejszym załączniku normach i wymogach regulacyjnych dotyczących zarządzania ruchem lotniczym.
Art. 8 ust. 5	B.2.8.4	B	W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 9a, które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednej Umawiającej się Strony, Umawiające się Strony, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, wspólnie wyznaczają jedną lub więcej instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.
Art. 9	B.2.9.1	A	Umawiające się Strony mogą wyznaczyć instytucję zapewniającą służby meteorologiczne, która dostarczać będzie całość lub część danych meteorologicznych na zasadzie wyłączności w całości lub w części przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii, uwzględniając uwarunkowania bezpieczeństwa.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 9a ust. 1	B.2.9a.1	B	Umawiające się Strony podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, a także poprawienie ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i zmniejszenie jego oddziaływania na środowisko. Umawiające się Strony ściśle współpracują ze sobą, w szczególności Umawiające się Strony ustanawiające sąsiadujące ze sobą funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia zgodności z niniejszym przepisem.
Art. 9a ust. 2	B.2.9a.2	B	Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w szczególności: a) jest poparte względami bezpieczeństwa; b) umożliwia optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego; c) gwarantuje spójność z europejską siecią tras ustanowioną zgodnie z art. 6 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej; d) jest uzasadnione całkowitą wartością dodaną uwzględniającą optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich, na podstawie analizy kosztów i korzyści; e) zapewnia płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego; f) zapewnia zgodność różnych konfiguracji przestrzeni powietrznej, optymalizując między innymi aktualne rejony informacji powietrznej; g) jest zgodne z warunkami wynikającymi z porozumień regionalnych zawartych w ramach ICAO; h) odbywa się z poszanowaniem porozumień regionalnych obowiązujących w dniu wejścia w życie rozporządzenia (UE) nr 550/2004; raz i) ułatwia osiągnięcie spójności z docelowymi parametrami skuteczności działania.
Art. 9a ust. 3	B.2.9a.3	B	Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej jest ustanawiany wyłącznie na mocy wzajemnych porozumień pomiędzy Umawiającymi się Stronami i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku. Przed ustanowieniem funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zainteresowana Umawiająca się Strona(-y) przekazuje(-ą) innym Umawiającym się Stronom i innym zainteresowanym podmiotom odpowiednie informacje oraz umożliwia (-ją) zgłoszenie uwag.
Art. 9a ust. 4	B.2.9a.4	B	Jeżeli funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej dotyczy przestrzeni powietrznej będącej w całości lub w części w gestii dwóch lub więcej Umawiających się Stron, porozumienie, w wyniku którego ustanowiony został funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, zawiera niezbędne postanowienia dotyczące sposobu, w jaki blok ten może być modyfikowany, oraz sposobu, w jaki Umawiająca się Strona może wycofać się z bloku, w tym postanowienia przejściowe.
Art. 9a ust. 5	B.2.9a.5	B	W przypadku sporu pomiędzy dwiema lub więcej Umawiającymi się Stronami, dotyczących transgranicznego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej obejmującego przestrzeń powietrzną będącą w zakresie ich odpowiedzialności, zainteresowane Umawiające się Strony mogą wspólnie wnieść sprawę do Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w celu zasięgnięcia opinii. Opinia ta jest kierowana do zainteresowanych Umawiających się Stron. Bez uszczerbku dla normy B.2.9a.3 Umawiające się Strony uwzględniają taką opinię w celu znalezienia rozwiązania.
Art. 10 ust. 1	B.2.10.1	A	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą świadczyć usługi innym instytucjom zapewniającym służby, które przeszły certyfikację na terenie Umawiających się Stron.
Art. 10 ust. 2	B.2.10.2	A	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej formalizują swoje kontakty robocze poprzez zawarcie pisemnych porozumień lub odpowiednich ustaleń prawnych, określających konkretne obowiązki i funkcje przyjęte przez każdą instytucję oraz umożliwiających wymianę danych operacyjnych pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby w obszarze ogólnego ruchu lotniczego. Informacje na temat tych ustaleń podaje się państwowym władzom nadzorującym lub zainteresowanym instytucjom.
Art. 10 ust. 3	B.2.10.3	A	W przypadku zapewniania służb ruchu lotniczego wymagana będzie zgoda zainteresowanych Umawiających się Stron. W przypadku zapewniania służb meteorologicznych wymagana będzie zgoda zainteresowanych Umawiających się Stron, jeżeli wyznaczyły one instytucję zapewniającą służby na zasadzie wyłączności stosownie do normy B.2.9.1.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 11	B.2.10.4	A	W kontekście wspólnej polityki transportowej Umawiające się Strony podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, iż zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub odpowiednie ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi, dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej.
Art. 12 ust. 1	B.2.12.1	A	Niezależnie od systemu własności lub formy prawnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają, przedstawiają do oceny i publikują swoje sprawozdania finansowe.
Art. 12 ust. 2	B.2.12.2	A	We wszystkich przypadkach instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej publikuje roczny raport i jest regularnie poddawana niezależnemu audytowi.
Art. 12 ust. 3	B.2.12.3	A	Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w przypadku zapewniania większej liczby służb, określają i przedstawiają koszty i dochody związane ze służbami żeglugi powietrznej w rozbiciu zgodnym z obowiązującym systemem opłat za służby żeglugi powietrznej oraz, w uzasadnionych przypadkach, utrzymują zbiorcze rachunki związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane jako oddzielne przedsięwzięcia.
Art. 12 ust. 4	B.2.12.4	A	Umawiające się Strony wyznaczają właściwe władze, które będą mieć prawo wglądu w księgi rachunkowe instytucji zapewniających służby w obszarze przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności.
Art. 13 ust. 1	B.2.13.1	B	W zakresie dotyczącym ogólnego ruchu lotniczego właściwe dane operacyjne są wymieniane w czasie rzeczywistym pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, użytkownikami przestrzeni powietrznej i portami lotniczymi w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych. Dane te są wykorzystywane jedynie do celów operacyjnych.
Art. 13 ust. 2	B.2.13.2	B	Dostęp do właściwych danych operacyjnych jest udzielany odpowiednim władzom, certyfikowanym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na zasadach równości.
Art. 13 ust. 3	B.2.13.3	B	Certyfikowane instytucje zapewniające służby, użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz porty lotnicze określają standardowe warunki dostępu do swoich danych operacyjnych innych aniżeli te wymienione w ust. 1. Państwowe władze nadzorujące zatwierdzają te standardowe warunki. Szczegółowe przepisy dotyczące takich uwarunkowań zostają ustanowione, tam gdzie ma to zastosowanie, stosownie do procedury określonej w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.
Art. 18 ust. 1-2	B.2.18.1	A	Ani państwowe władze nadzorujące Umawiających się Stron, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie ujawniają informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów. Nie narusza to prawa państwowych władz nadzorujących Umawiających się Stron ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie jest proporcjonalne i uwzględnia uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych stron zainteresowanych ochroną swoich tajemnic służbowych.

B.3: Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/ norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 1	B.3.1.1	A	Celem jest wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym. Użytkowanie przestrzeni powietrznej wspiera działanie służb żeglugi powietrznej jako spójnej i jednolitej całości zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004. Ma to zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionach EUR i AFI ICAO, tam gdzie Umawiające się Strony są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004. Umawiające się Strony mogą stosować rozporządzenie (WE) nr 551/2004 również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że poinformują o tym pozostałe Umawiające się Strony.
Art. 3 ust.1	B.3.3.1	B	Umawiające się Strony zmierzają do ustanowienia i uznania przez ICAO pojedynczego rejonu EUIR.
Art. 3 ust.2	B.3.3.2	B	Rejon EUIR zostaje zaprojektowany w taki sposób, aby obejmował przestrzeń powietrzną będącą w zakresie odpowiedzialności Umawiających się Stron zgodnie z art. 1 ust.3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i może również obejmować przestrzeń powietrzną europejskich państw trzecich.
Art. 3 ust.3	B.3.3.3	B	Ustanowienie rejonu EUIR odbywa się bez uszczerbku dla uprawnień mawiających się Stron do wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, zgodnie z normą B.2.8.1.
Art. 3 ust.4	B.3.3.4	B	Umawiające się Strony ponoszą odpowiedzialność przed ICAO w ramach granic geograficznych górnych rejonów informacji powietrznej oraz rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO.
Art. 3a	B.3.3a.1	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące elektronicznej informacji lotniczej wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 4	B.3.4.1	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące prawa lotniczego i klasyfikacji przestrzeni powietrznej wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 6 ust. 1	B.3.6.1	A	Funkcje sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) umożliwiają optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zapewniają użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej. Funkcje sieci zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i wykonywane są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych.
Art. 6 ust. 2	B.3.6.2	A	Funkcje pełnione przez menedżera sieci w zakresie projektowania tras oraz koordynowania ograniczonych zasobów, jak również możliwość wyznaczenia np. organizacji Eurocontrol na menedżera sieci.
Art. 6 ust. 3	B.3.6.3	A	Komisja może rozszerzyć wykaz funkcji wymienionych w normie B.3.6.2 po odpowiednich konsultacjach z zainteresowanymi stronami z sektora przemysłu. Środki te, zmierzające do zmiany innych niż istotne elementów rozporządzenia (WE) nr 551/2004 w drodze jego uzupełnienia, są podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 6 ust. 4	B.3.6.4	A	Zastosowanie mają szczegółowe zasady wdrażania środków, o których mowa w art. 6 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej (nr 551/2004), z wyjątkiem środków, o których mowa w art. 6 ust. 6–9 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, wymienionych w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem. Przepisy wykonawcze w szczególności obejmują: a) koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą, w tym opracowywanie zasad i kryteriów; b) centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i spełniania potrzeb dotyczących frekwencji w pasmach przyznanych w ramach ogólnego europejskiego ruchu lotniczego dla wspomagania projektowania i działania europejskiej sieci lotniczej; c) dodatkowe funkcje sieci określone w centralnym planie ATM; d) szczegółowe uzgodnienia dotyczące wspólnego podejmowania decyzji przez Umawiające się Strony, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz funkcję zarządzania siecią; e) uzgodnienia dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami w procesie decyzyjnym zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim; oraz f) w ramach widma radiowego przyznanego ogólnemu ruchowi lotniczemu przez Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną, podział zadań i odpowiedzialności między funkcję zarządzania siecią i krajowych zarządców częstotliwości, gwarantując, że funkcje krajowego zarządzania częstotliwością wciąż obejmują przydział częstotliwości, które nie mają wpływu na sieć. W przypadkach, które mają wpływ na sieć, krajowi zarządcy częstotliwości współpracują z organami odpowiedzialnymi za funkcję zarządzania siecią na rzecz zoptymalizowania wykorzystania częstotliwości.
Art. 6 ust. 5	B.3.6.5	A	Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w art. 6 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi.
Art. 6 ust. 6	B.3.6.6	B	Umawiające się Strony zlecają organizacji Eurocontrol lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji realizację zarządzania przepływem ruchu lotniczego podlegającą odpowiednim ustaleniom w zakresie nadzoru.
Art. 6 ust. 7	B.3.6.7	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące zarządzania przepływem ruchu lotniczego, wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 7 ust. 1	B.3.7.1	A	Biorąc pod uwagę potrzeby struktur wojskowych, za które są odpowiedzialne, Umawiające się Strony zapewniają jednolite stosowanie w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, jak zostało to opisane przez ICAO i opracowane przez Eurocontrol, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.
Art. 7 ust. 3	B.3.7.2	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 8 ust. 1	B.3.8.1	A	W sytuacji gdy zastosowanie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 powoduje powstanie znaczących trudności operacyjnych, Umawiające się Strony mogą okresowo zawiesić jego zastosowanie, pod warunkiem że niezwłocznie poinformują o tym fakcie Wspólny Komitet.
Art. 8 ust. 2	B.3.8.2	A	W następstwie wprowadzenia okresowego zawieszenia istnieje możliwość wypracowania poprawek, przyjętych na podstawie art. 7 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, dotyczących przestrzeni powietrznej będącej w gestii zainteresowanych Umawiających się Stron.

B.4: Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) mienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 1 + załącznik I	B.4.1.1	A	W zakresie rozporządzenia ramowego, rozporządzenie (WE) nr 552/2004 dotyczy interoperacyjności EATMN. Rozporządzenie to ma zastosowanie w odniesieniu do systemów, ich części składowych i stosownych procedur określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Celem jest osiągnięcie interoperacyjności pomiędzy różnymi systemami, częściami składowymi i stosownymi procedurami EATMN, z uwzględnieniem odpowiednich przepisów międzynarodowych, oraz zapewnienie skoordynowanego i szybkiego wprowadzenia nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych bądź technologii w zarządzaniu ruchem lotniczym.
Art. 2 + Załącznik II	B.4.2.1	A	Sieć EATMN, jej systemy i ich części składowe oraz stosowne procedury spełniają zasadnicze wymogi. Zasadnicze wymogi określono w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 552/2004.
Art. 3	B.4.3.1	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem. Systemy, części składowe oraz procedury towarzyszące są zgodne ze stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności w trakcie ich całego okresu użytkowania. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności w szczególności: a) określają wszystkie specyficzne wymogi stanowiące uzupełnienie lub udoskonalenie zasadniczych wymogów, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa, jednolitych operacji i działań; i/lub b) opisują, tam gdzie ma to zastosowanie, wszystkie specyficzne wymogi stanowiące uzupełnienie lub udoskonalenie zasadniczych wymogów, szczególnie w odniesieniu do skoordynowanego wprowadzania nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych lub technologii; i/lub c) określają części składowe w odniesieniu do systemów; i/lub d) opisują określone procedury oceny zgodności, obejmujące, tam gdzie ma to zastosowanie, wyznaczone instytucje, jak określono w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, na podstawie modułów zdefiniowanych w decyzji 93/465/EWG, stosowanych do oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, jak również weryfikacji systemów; i/lub e) określają warunki wdrażania, obejmujące, tam gdzie ma to zastosowanie, datę, do której wszystkie właściwe instytucje uczestniczące mają wymóg ich przestrzegania.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/ norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
			Na etapie przygotowania, przyjęcia oraz przeglądu przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności uwzględnione są szacunkowe koszty oraz korzyści rozwiązań technicznych, dzięki którym przepisy te mogą być przestrzegane, mając na uwadze zdefiniowanie najbardziej praktycznego rozwiązania przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Ocena kosztów i korzyści wynikających z tych rozwiązań dla wszystkich zainteresowanych stron jest dołączona do każdego projektu przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności są opracowywane zgodnie z procedurami określonymi w art. 8 rozporządzenia ramowego.
Art. 4 ust. 2		A	Zgodność z zasadniczymi wymogami i/lub przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności zostanie wstępnie określona dla systemów, wraz z procedurami towarzyszącymi lub częściami składowymi, które spełniają wymogi stosownych specyfikacji Wspólnoty i których numery porządkowe zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
Art. 5 + Załącznik III	B.4.5.1	A	Częściom składowym towarzyszy deklaracja WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania. Poszczególne części tej deklaracji zostały przedstawione w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Producent, lub jego autoryzowany przedstawiciel ustanowiony na terytorium Umawiających się Stron, zapewnia i deklaruje, za pomocą deklaracji WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, że stosował on przepisy zawarte w zasadniczych wymogach oraz w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności. Zgodność z zasadniczymi wymogami i stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności zostanie wstępnie określona w odniesieniu do tych części składowych, do których dołączona jest deklaracja WE o zgodności i przydatności do wykorzystania. Stosowne przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności określają, tam gdzie ma to zastosowanie, zadania dotyczące oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, która będzie wykonywana przez wyznaczone instytucje określone w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.
Art. 6 + Załącznik IV	B.4.6.1	A	Po zintegrowaniu z EATMN systemy będą podlegać weryfikacji WE przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej zgodnie ze stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności, w celu zapewnienia, iż spełniają one zasadnicze wymogi rozporządzenia (WE) nr 552/2004 oraz przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności,. Zanim system zostanie wprowadzony do użytku, właściwa instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej opracowuje deklarację WE o weryfikacji, potwierdzającą zgodność, i przedstawia ją państwowym władzom nadzorującym wraz z ewidencją techniczną. Elementy tej deklaracji oraz zbiór dokumentów technicznych zostały przedstawione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Państwowe władze nadzorujące mogą wymagać wszelkich dodatkowych informacji w celu nadzorowania tej zgodności. Stosowne przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności określają, gdzie ma to zastosowanie, zadania dotyczące weryfikacji systemów, która będzie dokonywana przez wyznaczone instytucje określone w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Deklaracja WE o weryfikacji nie stanowi uszczerbku dla żadnych ocen, które państwowe władze nadzorujące będą musiały dokonać, jeśli zaistnieje taka możliwość, z powodów innych aniżeli interoperacyjność.
Art. 6a	B.4.6a.1	A	Certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, dotyczący części składowych lub systemów, stanowi w rozumieniu art. 5 i 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 deklarację WE o zgodności lub przydatności do stosowania, albo deklarację WE o weryfikacji, jeśli wykazuje zgodność z zasadniczymi wymogami rozporządzenia (WE) nr 552/2004 i właściwymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 7 ust. 1	B.4.7.1	A	W sytuacji gdy państwowe władze nadzorujące stwierdzają, że: a) część składowa z dołączoną deklaracją WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, lub b) system z dołączoną deklaracją WE o weryfikacji, nie spełnia zasadniczych wymogów i/lub stosownych przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności, mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa i ciągłości działań, podejmują wszelkie niezbędne czynności w celu ograniczenia zakresu zastosowania danej części składowej lub systemu bądź w celu wprowadzenia zakazu ich stosowania przez instytucje będące w zakresie odpowiedzialności tych władz.
Art. 8 ust. 1	B.4.8.1	A	Umawiające się Strony powiadamiają Wspólny Komitet o instytucjach, jakie wyznaczyły do realizacji zadań dotyczących oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania przedstawionych w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 i/lub zadań dotyczących weryfikacji przedstawionych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, wskazując obszar odpowiedzialności każdej z instytucji oraz jej numer identyfikacyjny otrzymany od Komisji.
Art. 8 ust. 2	B.4.8.2	A	Umawiające się Strony stosują kryteria określone w załączniku V do rozporządzenia (WE) nr 552/2004 do oceny wyznaczonej instytucji. Instytucje spełniające kryteria oceny określone w odpowiednich standardach europejskich są uznawane za spełniające wspomniane kryteria.
Art. 8 ust. 3 + Załącznik V	B.4.8.3	A	Umawiające się Strony wycofują zawiadomienie o wyznaczonej instytucji, która przestała spełniać kryteria określone w załączniku V do rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Informują o tym również niezwłocznie Wspólny Komitet..
Art. 8 ust. 4	B.4.8.4	A	Bez uszczerbku dla wymogów, o których mowa w art. 8 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, Umawiające się Strony mogą zadecydować o mianowaniu organizacji uznanych zgodnie z art. 3 rozporządzenia o zapewnianiu służb jako wyznaczonych instytucji.

B.5: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE mienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 3	B.5.3.1	A	Definicji w art. 3 lit. da), e), f), g), q), r) i s) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 stosuje się do norm i wymogów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym określonych w niniejszym załączniku. Wszystkie odniesienia do państw członkowskich należy rozumieć jako odniesienia do Umawiających się Stron.
Art. 8b ust. 1	B.5.8b.1	A	Zapewnianie ATM/ANS spełnia zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 8b ust. 2	B.5.8b.2	A	Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1035/2011 i obowiązującym prawem krajowym. Certyfikat wydaje się, jeżeli instytucja zapewniająca wykazała posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez tę instytucję przywilejami. Przyznane przywileje oraz zakres zapewnianych służb określa się w certyfikacie.
Art. 8b ust. 3	B.5.8b.3	A	W drodze odstępstwa od normy B.5.8b.2 Umawiające się Strony mogą zdecydować, że instytucje zapewniające służby informacji powietrznej mają prawo do złożenia oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami.
Art. 8b ust. 4	B.5.8b.4	B	Środki, o których mowa w normie B.5.8b.6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji w odniesieniu do organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa i części składowych. Certyfikat dla tych organizacji wydaje się, jeżeli wykazały one posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami. Przyznane przywileje określa się w certyfikacie.
Art. 8b ust. 5	B.5.8b.5	A	Środki, o których mowa w normie B.5.8b.6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji lub ewentualnie zatwierdzenia przez instytucję zapewniającą ATM/ANS w odniesieniu do kluczowych dla bezpieczeństwa systemów i części składowych ATM/ANS. Certyfikaty dla tych systemów i części składowych wydaje się lub zatwierdza się je, jeżeli wnioskodawca wykazał, że systemy i części składowe spełniają wymogi szczegółowych specyfikacji, ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w normie B.5.8b.1.
Art. 8b ust. 6	B.5.8b.6	A	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze dotyczące ATM/ANS, o których mowa w art. 8b ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009, wymienione w załączniku IV do Euroródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Art. 8c ust. 1	B.5.8c.1	A	Kontrolerzy ruchu lotniczego, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego, spełniają stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Art. 8c ust. 2	B.5.8c.2	A	Od kontrolerów ruchu lotniczego wymaga się posiadania licencji i orzeczenia lekarskiego stosownie do rodzaju zapewnianej służby.
Art. 8c ust. 3	B.5.8c.3	A	Licencję, o której mowa w normie B.5.8c.2, wydaje się jedynie, jeżeli wnioskujący lub wnioskująca o licencję wykaże spełnianie wymogów przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych, kompetencji językowych i doświadczenia, określonymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Art. 8c ust. 4	B.5.8c.4	A	Orzeczenie lekarskie, o którym mowa w normie B.5.8c.2, wydaje się jedynie, jeżeli kontroler ruchu lotniczego spełnia wymogi przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi kondycji zdrowotnej, określonymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009. Orzeczenie lekarskie może zostać wydane przez lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie lub przez centra medycyny lotniczej.
Art. 8c ust. 5	B.5.8c.5	A	Przywileje nadane kontrolerowi ruchu lotniczego oraz zakres licencji i orzeczenia lekarskiego określa się w licencji i świadectwie.
Art. 8c ust. 6	B.5.8c.6	A	Zdolność organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie i ośrodków medycyny lotniczej do wywiązywania się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami dotyczącymi wydawania licencji i orzeczeń lekarskich uznaje się poprzez wydanie certyfikatu.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/artykuł/norma)	Kategoria (załącznik IV część B sekcja A lub sekcja B)	Norma
Art. 8c ust. 7	B.5.8c.7	A	Organizacjom szkolącym, lekarzom orzecznikom przeprowadzającym badania lotniczo-lekarskie i ośrodkom medycyny lotniczej dla kontrolerów ruchu lotniczego wydaje się certyfikat, jeżeli wykażą one spełnianie wymogów przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009. Przywileje przyznane przez wydanie certyfikatu są określone w tym dokumencie.
Art. 8c ust. 8	B.5.8c.8	A	Osoby odpowiedzialne za zapewnienie szkolenia praktycznego lub za ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego posiadają certyfikat. Certyfikat wydaje się, jeżeli zainteresowana osoba wykazała, że spełnia wymogi przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009. Przywileje przyznane przez certyfikat określa się w tym dokumencie.
Art. 8c ust. 9	B.5.8c.9	A.	Symulatory treningowe spełniają stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Art. 8c ust. 10	B.5.8c.10	A/B [1]	Zastosowanie mają przepisy wykonawcze, o których mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009, wymienione w załączniku IV do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem.
Załącznik b pkt 1	B.5.Vb.1	A	a) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, we wszystkich fazach lotu lub w polu ruchu naziemnego lotniska, są eksploatowane zgodnie ze wspólnymi ogólnymi zasadami eksploatacji i wszelkimi obowiązującymi procedurami w zakresie korzystania z tej przestrzeni powietrznej. b) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, są wyposażone w wymagane części składowe i odpowiednio eksploatowane. Części składowe eksploatowane w systemie ATM/ANS są również zgodne z wymogami pkt 3 załącznika Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Załącznik b pkt 2	B.5.Vb.2	A	Zastosowanie mają zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb ust. 2 do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Załącznik b pkt 3	B.5.Vb.3	A	Zastosowanie mają zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb ust. 3 do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Załącznik b pkt 4	B.5. Vb.4	A/B [1]	Zastosowanie mają zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb ust. 4 do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.
Załącznik b pkt 5	B.5.Vb.5	A	Zastosowanie mają zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb ust. 5 do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.

[1] Przepisy, które pochodzą z ICAO SARP klasyfikuje się do kategorii A. Wszystkie pozostałe przepisy klasyfikuje się do kategorii B.

CZĘŚĆ C: Środowisko

C.1: Dyrektywa 2002/30/WE w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 3	C.1.3.1	Umawiające się Strony zapewniają funkcjonowanie właściwych organów odpowiedzialnych za sprawy związane z wprowadzeniem ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych.
Art. 4	C.1.4.1	Umawiające się Strony stosują zrównoważone podejście do rozwiązywania problemu hałasu w portach lotniczych na ich terytorium. Mogą rozważyć również zachęty ekonomiczne jako środek zarządzania hałasem.
	C.1.4.2	Przy rozważaniu ograniczeń operacyjnych, właściwe organy biorą pod uwagę prawdopodobne koszty i korzyści różnych dostępnych środków, jak również charakterystyki poszczególnych portów lotniczych.
	C.1.4.3	Środki lub kombinacja podjętych środków nie mogą być bardziej restrykcyjne niż jest to konieczne dla osiągnięcia celu ochrony środowiska ustanowionego dla danego portu lotniczego. Środki te nie mogą wprowadzać żadnej dyskryminacji na podstawie przynależności państwowej lub tożsamości przewoźnika lotniczego lub producenta samolotów.
	C.1.4.4	Ograniczenia operacyjne ustalane na podstawie danych eksploatacyjnych są oparte na emisji hałasu przez statki powietrzne ustalone w procedurze certyfikacyjnej przeprowadzonej zgodnie z tomem 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
Art. 5 + załącznik II pkt 1-3	C.1.5.1	Przy rozważaniu decyzji o ograniczeniach operacyjnych, uwzględnia się, w odpowiednim zakresie i na ile jest to możliwe, informacje wymienione w ust. 1-3 załącznika II do dyrektywy 2002/30/WE, w odniesieniu do rozważanych ograniczeń operacyjnych i charakterystyk portu lotniczego.
Art. 7	C.1.7.1	Reguły dokonywania ocen ograniczeń operacyjnych nie mają zastosowania do: a) ograniczeń operacyjnych, które były już wprowadzone w dniu wdrożenia niniejszej normy, zgodnie z zatwierdzeniem dokonanym decyzją Wspólnego Komitetu, jak określono w pkt 5 załącznika II do Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między UE a Izraelem; b) drobnych zmian technicznych do częściowych ograniczeń operacyjnych, które nie pociągają za sobą znacznych zmian kosztów dla przedsiębiorstw lotniczych w jakimkolwiek porcie lotniczym i które zostały wprowadzone po wdrożeniu niniejszej normy, jak opisano powyżej.
Art. 9	C.1.9.1	W indywidualnych przypadkach Umawiające się Strony mogą zezwolić w portach lotniczych usytuowanych na ich terytorium na pojedyncze operacje samolotów, które nie mogłyby odbywać się w oparciu o pozostałe przepisy dyrektywy 2002/30/WE w przypadku: a) statków powietrznych, których indywidualne operacje mają charakter tak wyjątkowy, że odmowa czasowego wyłączenia nie byłaby uzasadniona; b) statków powietrznych w lotach niezarobkowych – w celu przebudowy, napraw lub przeglądów.
Art. 10	C.1.10.1	Umawiające się Strony zapewniają, w celu wykonania ograniczeń operacyjnych, ustanowienie procedur konsultacji z zainteresowanymi stronami, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 11	C.1.11.1	Umawiająca się Strona powiadamia drugą Umawiającą się Stronę o wszelkich nowych ograniczeniach operacyjnych, które postanowiła wprowadzić w porcie lotniczym na swoim terytorium.
Art. 12	C.1.12.1	Umawiające się Strony zapewniają prawo do odwołania się od decyzji dotyczących ograniczeń operacyjnych przed organem apelacyjnym innym niż organ, który przyjął kwestionowaną decyzję, zgodnie z krajowym ustawodawstwem i procedurami.
Załącznik II pkt 1-3		Informacje, o których mowa w normie C.1.5.1.

C.2: Dyrektywa 2006/93/WE w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok)

Nr art.	Nr normy	Norma
Art. 1	C.2.1.1	Zastosowanie: a. samoloty posiadające maksymalną masę startową 34 000 kg lub większą; lub b. samoloty mieszczące więcej niż dziewiętnaście miejsc pasażerskich.
Art. 2	C.2.2.2	Cywilne poddźwiękowe samoloty odrzutowe spełniają normy określone w części II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji.
Art. 3	C.2.3.1	Odstępstwa od wymogu, zgodnie z którym cywilne poddźwiękowe samoloty odrzutowe spełniają normy określone w części II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji, przyznawane są dla: a) samolotów o znaczeniu historycznym; b) samolotów, których eksploatacja ma charakter na tyle wyjątkowy, że odmówienie czasowego wyłączenia byłoby nieuzasadnione; oraz c) samolotów wykonujących loty niezarobkowe w celu przebudowy, naprawy lub obsługi.
Art. 3	C.2.3.2	Umawiająca się Strona powiadamia właściwe organy innych Umawiających się Stron o odstępstwie przyznanym dla samolotów o znaczeniu historycznym. Każda Umawiająca się Strona uznaje odstępstwo przyznane przez inną Umawiającą się Stronę w odniesieniu do samolotów znajdujących się w rejestrze tej ostatniej.
Art. 5	C.2.5.1	Umawiające się Strony wprowadzają odpowiednie środki służące egzekwowaniu przepisów, które mają zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z dyrektywą 2006/93/WE, i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wprowadzenia w życie. Przewidziane środki są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

CZĘŚĆ D: Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego

D.1: Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych mienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002

Nr art.	Nr normy	Norma
Art. 2 ust. 1 lit. a), Art. 2 ust. 1 lit. c) - g)	D.1.2.1	Definicje w art. 2 stosuje się w odniesieniu do określonych w niniejszym załączniku wymogów regulacyjnych i norm dotyczących odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych.

Nr art.	Nr normy	Norma
Art. 3	D.1.3.1	Stosowanie Konwencji Montrealskiej 1999 r. przez Umawiające się Strony, w tym w odniesieniu do lotów krajowych.
Art. 5	D.1.5.1	Umawiające się Strony zapewniają, że przewoźnicy lotniczy dokonują wypłaty zaliczki osobom fizycznym uprawnionym do odszkodowania w takiej wysokości, jaka może być wymagana w celu pokrycia najpilniejszych potrzeb, proporcjonalnie do doznanych trudności.
Art. 6	D.1.6.1	Umawiające się Strony zapewniają, że wszyscy przewoźnicy lotniczy udostępniają pasażerom we wszystkich punktach sprzedaży podsumowanie głównych przepisów regulujących odpowiedzialność z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu.

CZĘŚĆ E: Prawa konsumenta:

E.1: Dyrektywa 90/314/EWG sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1	E.1.1.1	Zbliżenie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Umawiających się Stron dotyczących imprez turystycznych sprzedawanych lub oferowanych na sprzedaż na terytorium Umawiających się Stron.
Art. 2	E.1.2.1	Definicje zawarte w art. 2 dyrektywy 90/314/EWG stosuje się w odniesieniu do norm i wymogów dotyczących zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie. Dla celów niniejszego załącznika zastosowanie ma następująca definicja terminu „impreza turystyczna”: „impreza turystyczna” oznacza wcześniej ustaloną kombinację nie mniej niż dwóch z następujących usług sprzedawanych lub oferowanych do sprzedaży w łącznej cenie: a) transport; b) zakwaterowanie; c) inne usługi turystyczne niezwiązane z transportem lub zakwaterowaniem, stanowiące znaczącą część imprezy turystycznej. Oddzielne fakturowanie różnych składników tej samej imprezy nie zwalnia organizatora lub punktu sprzedaży detalicznej z obowiązków wynikających z niniejszego załącznika.
Art. 3	E.1.3.1	Organizator i punkt sprzedaży detalicznej zobowiązani są do podania pełnych i dokładnych informacji. Jeżeli konsumentowi udostępnia się broszurę, to powinna ona w sposób czytelny, wyczerpujący i rzetelny określać cenę, jak również zawierać odpowiednie informacje dotyczące: a) celu podróży oraz charakterystyki i kategorii środków transportu; b) zakwaterowania, jego lokalizacji, kategorii lub standardu wraz z jego potwierdzeniem według klasyfikacji turystycznej; c) wyżywienia; d) trasy podróży; e) ogólnej informacji o wymogach paszportowych i wizowych oraz warunkach zdrowotnych, jakie należy spełnić w czasie podróży i pobytu; f) kwoty zaliczki wyrażonej w walucie lub procentowo w stosunku do ceny oraz terminu płatności pozostałej sumy; g) minimalnej liczby uczestników jako warunku odbycia imprezy, jak również nieprzekraczalnego terminu, w którym konsument musi być poinformowany o ewentualnym jej odwołaniu.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		Przekazywane informacje są wiążące, chyba że: — o ich zmianach konsument został wyraźnie poinformowany przed zawarciem umowy, o czym wyraźnie jest mowa w broszurze; — zmiany zostały dokonane po zawarciu umowy w wyniku porozumienia między stronami umowy.
Art. 4 ust. 1, art. 4 ust. 2	E.1.4.1	Przed zawarciem umowy, organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej udzielą konsumentowi, na piśmie lub w innej odpowiedniej formie, ogólnych informacji o mających zastosowanie wymogach paszportowych oraz wizowych, w szczególności o terminach oczekiwania na te dokumenty, jak również o warunkach zdrowotnych, które należy spełnić w czasie podróży i pobytu; We właściwym czasie przed rozpoczęciem podróży organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej udzielą konsumentowi, na piśmie lub w innej odpowiedniej formie, następujących informacji: i) o czasie i miejscu postojów oraz połączeń komunikacyjnych, jak również szczegółów dotyczących miejsca, które ma zająć konsument w czasie podróży (np.: kabina lub koja na statku, przedział sypialny w pociągu); ii) o nazwie, adresie i numerze telefonu lokalnego przedstawiciela organizatora i/lub punktu sprzedaży detalicznej, a w przypadku braku takiego, lokalnych agencji, na których pomoc mógłby liczyć konsument w razie pojawienia się trudności. W przypadku braku takich przedstawicieli lub agencji konsument musi dysponować numerem telefonu lub inną informacją, która pozwoli mu skontaktować się z organizatorem i/lub punktem sprzedaży detalicznej; iii) w przypadku podróży lub pobytu za granicą osób małoletnich, informacji umożliwiających nawiązanie bezpośredniego kontaktu z dzieckiem lub osobą odpowiedzialną za dziecko w miejscu jego pobytu; W zależności od rodzaju imprezy umowa powinna zawierać co najmniej warunki wymienione poniżej, o ile dotyczą danej imprezy: a) cel(-e) podróży i, jeżeli przewidziane są terminy pobytu, właściwe terminy wraz z datami pobytu; b) środki, cechy i kategorie transportu; daty oraz miejsca wyjazdu i powrotu; c) w przypadku gdy impreza zawiera zakwaterowanie – jego lokalizacja, kategoria turystyczna lub poziom komfortu, najważniejsze cechy, zgodność z zasadami danego państwa oraz plan posiłków; d) jeżeli do odbycia imprezy wymagana jest minimalna liczba uczestników – nieprzekraczalny termin, w jakim konsument powinien zostać poinformowany o odwołaniu imprezy; e) trasa podróży; f) zwiedzanie, wycieczki lub inne usługi, które są włączone w ogólną, uzgodnioną cenę imprezy; g) nazwa i adres organizatora, punktu sprzedaży detalicznej oraz w razie potrzeby ubezpieczyciela; h) cena imprezy, wskazanie możliwości zmiany ceny na podstawie normy E.1.4.2 i określenie opłat, podatków i należności, którym podlegają niektóre usługi (opłaty lotniskowe, opłaty za wejście na pokład i zejście na ląd w portach oraz portach lotniczych, opłaty turystyczne), jeżeli takie koszty nie są uwzględnione w cenie imprezy; i) harmonogram i sposób płatności; j) szczególne wymagania, o których konsument poinformował organizatora i/lub punkt sprzedaży detalicznej podczas dokonywania rezerwacji, a które zostały zaakceptowane przez obie strony; k) terminy składania przez konsumenta skarg dotyczących niewykonania lub niewłaściwego wykonania umowy. Wszystkie postanowienia umowy sporządza się na piśmie lub w innej, zrozumiałej i przystępnej dla konsumenta formie, o której został poinformowany przed zawarciem umowy; konsument również otrzymuje kopię tych postanowień.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 4 ust. 4	E.1.4.2	Zakaz zmiany ceny ustalonej w umowie, chyba że umowa wyraźnie przewiduje możliwość podwyższenia lub obniżenia ceny i precyzyjnie określa sposób jej kalkulacji, dopuszczając zmiany w: — wysokości kosztów transportu, w tym kosztów paliwa; — wysokości opłat, podatków i należności, którym podlegają niektóre usługi, jak opłaty lotniskowe lub opłaty za wejście na pokład i zejście na ląd w portach i portach lotniczych, — kursach wymiany walut, które dotyczą danej imprezy turystycznej. — kosztach zakwaterowania w hotelu. Przez określony okres poprzedzający ustaloną datę rozpoczęcia podróży, który zostanie ustalony w odpowiednich przepisach Umawiających się Stron, cena nie może być podwyższona pod warunkiem, że konsument zapłacił pełną cenę imprezy.
Art. 4 ust. 5	E.1.4.3	W przypadku zmiany istotnych postanowień umowy przed datą rozpoczęcia podróży, konsument będzie miał prawo do: — odstąpienia od umowy bez zapłacenia kary umownej, — lub do zaakceptowania załącznika do umowy określającego dokonane zmiany i ich wpływ na cenę.
Art. 4 ust. 6	E.1.4.4	W przypadku anulowania imprezy przed ustaloną datą rozpoczęcia podróży z przyczyn niezawinionych przez konsumenta, konsument będzie miał prawo: a) albo do skorzystania z imprezy zastępczej takiej samej lub wyższej jakości, jeżeli organizator lub punkt sprzedaży detalicznej może zaoferować taką usługę zastępczą. Jeżeli oferowana impreza jest niższej jakości, organizator zwraca konsumentowi różnicę w cenie; b) albo do żądania zwrotu całości kwot wpłaconych w ramach umowy w jak najkrótszym terminie. W takim przypadku konsument ma prawo, stosownie do okoliczności, do odszkodowania od organizatora lub punktu sprzedaży detalicznej, w zależności od przepisów prawa Umawiającej się Strony regulujących zasady odpowiedzialności z tytułu niewykonania umowy, z wyjątkiem przypadków, gdy odwołanie imprezy wynika z: i) braku minimalnej liczby uczestników wymaganych do odbycia się imprezy, a konsument został powiadomiony na piśmie o jej odwołaniu w terminie wskazanym w opisie imprezy; lub ii) działania siły wyższej, tzn. niezwykłych i nieprzewidzianych okoliczności niezależnych od strony, która się na nie powołuje i których konsekwencji mimo zachowania należytej staranności nie można było uniknąć, z wyłączeniem sprzedania większej niż dostępne ilości miejsc.
Art. 4 ust. 7	E.1.4.5	W przypadku gdy po rozpoczęciu podróży znacząca część usług objętych imprezą nie została zrealizowana lub organizator przewiduje, że nie będzie w stanie zrealizować znacznej ich części, konsument będzie miał prawo do: skorzystania z alternatywnych rozwiązań bez dodatkowych kosztów ponoszonych przez konsumenta w celu kontynuowania imprezy i, stosownie do okoliczności, do otrzymania odszkodowania z tytułu różnicy pomiędzy usługami oferowanymi a tymi, które zostały zrealizowane. Jeżeli nie można zaoferować takich rozwiązań lub z uzasadnionych powodów konsument odmawia ich zaakceptowania, organizator, stosownie do okoliczności, zapewni konsumentowi, bez dodatkowych kosztów, odpowiedni transport do miejsca rozpoczęcia podróży lub innego miejsca uzgodnionego z konsumentem oraz odpowiednio wypłaci mu odszkodowanie.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 5 ust. 1	E.1.5.1	Umawiające się Strony podejmą wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia odpowiedzialności organizatora i/lub punktu sprzedaży detalicznej wobec konsumenta za właściwe wykonanie zobowiązań wynikających z umowy, niezależnie od tego, czy obowiązki te mają być wykonane przez organizatora i/lub punkt sprzedaży detalicznej czy innego usługodawcę; nie narusza to uprawnień organizatora i/lub punktu sprzedaży detalicznej w stosunku do tych usługodawców.
Art. 5 ust. 2-4	E.1.5.2	Konsument będzie miał prawo do odszkodowania w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, chyba że spełniono niektóre warunki wyszczególnione w dyrektywie 90/314/EWG. Organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej będący stroną umowy zobowiązany jest do udzielenia natychmiastowej pomocy konsumentowi, który znalazł się w trudnej sytuacji, nawet jeżeli organizator lub punkt sprzedaży detalicznej nie ponosi odpowiedzialności za szkody z racji tego, że zostały one spowodowane przez stronę trzecią niezwiązaną ze świadczeniem usług objętych umową i nie można ich było przewidzieć lub uniknąć, lub spowodowane były siłą wyższą, zdefiniowaną w normie E.1.4.4, bądź też zdarzeniem, którego organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej lub usługodawca, nawet zachowując należytą staranność, nie mógł przewidzieć lub im zapobiec.
Art. 6	E.1.6.1	W przypadku reklamacji organizator i/lub punkt sprzedaży detalicznej muszą podjąć natychmiastowe starania w celu znalezienia właściwych rozwiązań.

E.3: Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 stanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład lbo odwołania lub dużego opóźnienia lotu

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1	E.3.1.1	Ustanowienie minimalnych praw dla pasażerów w następujących sytuacjach: a) odmowa przyjęcia na pokład wbrew ich woli; b) odwołanie ich lotu; c) opóźnienie ich lotu.
Art. 2	E.3.2.1	Definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 stosuje się w odniesieniu do norm i wymogów odnoszących się do ustanowienia wspólnych zasad odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotu, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.
Art. 3 ust. 2-3	E.3.3.1	Wymogi regulacyjne i normy stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie: a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, stawią się na odprawę, — zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży i gdy wykazano, że pasażer otrzymał powiadomienie, lub, jeżeli czas nie został określony, — nie później niż w ustalonym okresie czasu, który ma być określony we właściwych przepisach Umawiającej się Strony, przed ogłoszoną godziną odlotu; lub b) bez względu na przyczynę zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwacje, na inny lot.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		Wymogi regulacyjne i normy nie mają zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Jednakże mają one zastosowanie do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego.
Art. 4 ust. 1	E.3.4.1	Jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, powinien on najpierw wezwać ochotników do rezygnacji z ich rezerwacji w zamian za korzyści na warunkach uzgodnionych pomiędzy danym pasażerem a faktycznym przewoźnikiem lotniczym. Ochotnikom należy udzielić pomocy na zasadach określonych w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Pomoc ta jest dodatkiem do korzyści wspomnianych w niniejszej normie.
Art. 4 ust. 2	E.3.4.2	Jeżeli liczba ochotników nie pozwala na przyjęcie na pokład pozostałych pasażerów z rezerwacjami, wówczas faktyczny przewoźnik lotniczy może, wbrew woli pasażerów, odmówić przyjęcia ich na pokład.
Art. 4 ust. 3	E.3.4.3	W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli, faktyczny przewoźnik lotniczy wypłaca im odszkodowanie i udziela pomocy (pasażerowie mają prawo wyboru między zwrotem kosztu biletu, wraz z, gdy jest to odpowiednie, lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, lub zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie, zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc, oraz mają prawo do posiłków oraz napojów, dwóch rozmów telefonicznych, dwóch przesyłek faksowych lub e-mailowych, zakwaterowania w hotelu, jeżeli jest to konieczne, oraz do transportu pomiędzy portem lotniczym a miejscem zakwaterowania, zgodnie z odpowiednimi przepisami Umawiającej się Strony
Art. 5 ust. 1	E.3.5.1	W przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy: a) otrzymują pomoc od faktycznego przewoźnika lotniczego [i) prawo wyboru między zwrotem kosztu biletu, wraz z, gdy jest to odpowiednie, lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, lub zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie, lub zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc, oraz (ii) w przypadku zmiany planu podróży, prawo do posiłków oraz napojów, dwóch rozmów telefonicznych, dwóch przesyłek faksowych lub e-mailowych, zakwaterowania w hotelu, jeżeli jest to konieczne, oraz do transportu pomiędzy portem lotniczym a miejscem zakwaterowania] i b) mają prawo do odszkodowania od faktycznego przewoźnika lotniczego, chyba że zostali poinformowani o odwołaniu, z odpowiednim wyprzedzeniem przed planowym czasem odlotu (w okresie określonym w odpowiednich przepisach prawnych Umawiającej się Strony) lub zostali poinformowani na późniejszym etapie oraz zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im dotarcie do ich miejsca docelowego w określonym terminie (zbliżonym do planowego czasu odlotu i przylotu), który zostanie określony we właściwych przepisach Umawiającej się Strony.
Art. 5 ust. 2	E.3.5.2	Gdy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu, otrzymują oni wyjaśnienie dotyczące możliwości alternatywnego połączenia.
Art. 5 ust. 3	E.3.5.3	Faktyczny przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.
Art. 5 ust. 4	E.3.5.4	Ciężar dowodu odnośnie tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu spoczywa na faktycznym przewoźniku lotniczym.
Art. 6	E.3.6.1	Jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu o dwie lub więcej godzin, pasażerowie otrzymują pomoc od faktycznego przewoźnika lotniczego (posiłki i napoje oraz dwie rozmowy telefoniczne, przesyłki faksowe/e-mailowe); w przypadku, gdy opóźnienie wynosi pięć godzin lub więcej pasażer ma wybór między oczekiwaniem na pierwotny lot a zwrotem kosztu biletu wraz z, jeśli jest to właściwe, lotem powrotnym oraz zakwaterowaniem w hotelu, gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, oraz wraz z transportem pomiędzy portem lotniczym a miejscem zakwaterowania.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 7	E.3.7.1	W przypadku wypłaty odszkodowania pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: a) 1 250 NIS lub 250 EUR dla wszystkich lotów o długości 2 000 km lub mniej; b) 2 000 NIS lub 400 EUR dla lotów o długości między 2 000 a 4 500 km; c) 3 000 NIS lub 600 EUR dla wszystkich lotów, które nie spełniają warunków określonych w lit. a) lub b). Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu. Jeżeli pasażerom zaoferowano zmianę planu podróży do miejsca docelowego na inny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu o pewien ustalony krótki okres czasu, który będzie określony we właściwych przepisach Umawiającej się Strony, faktyczny przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie o 50 %. Odszkodowanie jest wypłacane w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym lub czekami bankowymi albo, za pisemną zgodą pasażera, w bonach podróżnych i/lub w formie innych usług.
Art. 8 ust. 3	E.3.8.1	Jeżeli w przypadku gdy miasto lub region są obsługiwane przez kilka portów lotniczych, faktyczny przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot do innego portu lotniczego niż ten,, do którego została zrobiona rezerwacja, faktyczny przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego portu lotniczego do portu lotniczego, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem.
Art. 10 ust. 1	E.3.10.1	Jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie wyższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, nie może się domagać jakiejkolwiek dodatkowej zapłaty.
Art. 10 ust. 2	E.3.10.2	Jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, zapewnia pasażerowi zwrot zgodnie z odpowiednim ustawodawstwem Umawiającej się Strony.
Art. 11 ust. 1	E.3.11.1	Faktyczni przewoźnicy lotniczy traktują w sposób priorytetowy przewóz osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz wszystkich towarzyszących im osób lub psów z certyfikatem psa przewodnika, jak również przewóz dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów.
Art. 11 ust. 2, art. 9 ust. 3	E.3.11.2	W przypadkach odmowy przyjęcia na pokład, odwołania i opóźnień osoby o ograniczonej możliwości poruszania się i wszystkie osoby im towarzyszące, jak również dzieci podróżujące bez dorosłych opiekunów mają prawo do opieki, tak szybko jak jest to możliwe. Zapewniając opiekę, faktyczny przewoźnik lotniczy powinien zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się i wszelkich osób im towarzyszących, jak również na potrzeby dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów.
Art. 12	E.3.12.1	Normy określone w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 nie naruszają praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 może zostać potrącone z takiego odszkodowania. Bez uszczerbku dla odpowiednich zasad i przepisów prawa krajowego, powyższe postanowienie nie stosuje się do pasażerów, którzy dobrowolnie zrezygnowali z rezerwacji zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.
Art. 13	E.3.13.1	W przypadku gdy faktyczny przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez rozporządzenie (WE) nr 261/2004, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności, rozporządzenie (WE) nr 261/2004 w żaden sposób nie ogranicza prawa faktycznego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą przewoźnik podpisał umowę. Analogicznie, przepisy rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym faktyczny przewoźnik lotniczy podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od faktycznego przewoźnika lotniczego.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 14 ust. 1	E.3.14.1	Faktyczny przewoźnik lotniczy dba o to, aby w punkcie odprawy była umieszczona w miejscu widocznym dla pasażerów czytelna informacja zawierająca następujący (lub podobny) tekst: „Jeżeli odmówiono Państwu przyjęcia na pokład lub Państwa lot został odwołany lub opóźniony, możecie Państwo poprosić obsługę na stanowisku odpraw lub w punkcie przyjęć pasażerów na pokład samolotu o tekst określający przysługujące Państwu prawa, w szczególności w odniesieniu do odszkodowania i należnej Państwu pomocy".
Art. 14 ust. 2	E.3.14.2	Faktyczny przewoźnik lotniczy, który odmawia przyjęcia na pokład lub odwołuje lot, wręcza każdemu pasażerowi, którego to dotyczy, pisemną informację o przepisach na temat odszkodowania i pomocy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 261/2004. Wręcza również odpowiednią informację każdemu pasażerowi dotkniętemu znacznym opóźnieniem lotu.
Art. 15	E.3.15.1	Nie można ograniczyć ani uchylić się od odpowiedzialności w stosunku do pasażerów wynikającej z niniejszego rozporządzenia, szczególnie w drodze klauzuli wyłączającej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu. Jeżeli pomimo tego wspomniana klauzula wyłączająca lub ograniczająca odpowiedzialność zostanie zastosowana wobec pasażera lub gdy pasażer nie został prawidłowo poinformowany o swoich prawach, skutkiem czego zgodził się na odszkodowanie niższe od przewidzianego w rozporządzeniu 261/2004, jest on uprawniony do podjęcia niezbędnych kroków przed właściwymi sądami w celu uzyskania odszkodowania uzupełniającego.
Art. 16	E.3.16.1	Umawiające się Strony zapewniają egzekwowanie niniejszych wymogów regulacyjnych i norm wynikających z rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Środki służące egzekwowaniu wymogów regulacyjnych i norm, które mogą obejmować środki oparte na orzeczeniach sądowych w zakresie prawa cywilnego, są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

E.4: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2006 z dnia 5 lipca 2006 r. sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 1 ust. 1	E.4.1.1	Ustanowienie zasad ochrony i udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, podróżującym drogą lotniczą, zarówno w celu zapewnienia im ochrony przed dyskryminacją, jak i w celu zapewnienia, że zostanie im udzielona pomoc.
Art. 2	E.4.2.1	Definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 stosuje się w odniesieniu do norm i wymogów dotyczących praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.
Art. 3	E.4.3.1	Przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel lub organizator wycieczek nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji na lot lub zabrania na pokład osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, pod warunkiem że osoba ta posiada ważny bilet i rezerwację.
Art. 4 ust. 1	E.4.4.1	Przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel lub organizator wycieczek mogą, ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, odmówić przyjęcia rezerwacji lub zabrania na pokład osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej: a) w celu spełnienia mających zastosowanie wymogów bezpieczeństwa stanowionych prawem międzynarodowym lub krajowym lub w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa ustanowionych przez organ, który wydał danemu przewoźnikowi lotniczemu certyfikat przewoźnika lotniczego; b) jeśli rozmiar samolotu lub jego drzwi czynią fizycznie niemożliwym wprowadzenie na pokład ub przewóz tej osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej. W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji z przyczyn, o których mowa w lit. a) lub b), przewoźnik lotniczy, jego przedstawiciel lub organizator wycieczek podejmują należyte starania w celu zaproponowania danej osobie możliwego do zaakceptowania rozwiązania alternatywnego.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		Osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej, której odmówiono wstępu na pokład ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, a także osoba jej towarzysząca mają prawo do zwrotu kosztów lub zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Prawo do skorzystania z możliwości lotu powrotnego lub zmiany planu podróży uzależnione jest od spełnienia wszystkich wymogów bezpieczeństwa.
Art. 4 ust. 2	E.4.4.2	Aby spełnić obowiązujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa ustanowione na mocy prawa międzynarodowego lub krajowego lub w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa ustanowionych przez organ, który wydał danemu przewoźnikowi świadectwo przewoźnika lotniczego, przewoźnik lotniczy, jego przedstawiciel lub organizator wycieczek mogą wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba zdolna do udzielenia niezbędnej pomocy tej osobie.
Art. 4 ust. 3	E.4.4.3	Przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel jest zobowiązany do dostarczenia pasażerom niepełnosprawnym informacji na temat zasad bezpieczeństwa, które stosuje do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, jak również na temat wszelkich ograniczeń dotyczących ich przewozu lub przewozu sprzętu do poruszania się ze względu na rozmiary samolotu. Organizator wycieczek udostępnia takie zasady bezpieczeństwa i ograniczenia dotyczące lotów objętych zorganizowanymi podróżami, wakacjami i wycieczkami, które organizuje, sprzedaje lub oferuje do sprzedaży.
Art. 4 ust. 4	E.4.4.4	W przypadku gdy przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel, lub organizator wycieczek dokonują odstępstwa zgodnie z normami E.4.4.1 lub E.4.4.2, powiadamiają oni niezwłocznie osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej o przyczynach tego odstępstwa. Na żądanie przewoźnik lotniczy, jego przedstawiciel lub organizator wycieczek przedstawiają osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej na piśmie wspomniane przyczyny w określonym, jak najkrótszym terminie, który zostanie ustalony w odpowiednich przepisach Umawiającej się Strony, z uwzględnieniem interesów osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
Art. 5 ust. 1-2	E.4.5.1	Organ zarządzający portem lotniczym, uwzględniając warunki lokalne, wyznacza punkty przylotu i wylotu w granicach portu lotniczego lub w punkcie znajdującym się pod bezpośrednią kontrolą organu zarządzającego, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz budynków terminalu, w których osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą z łatwością powiadomić o swoim przybyciu do portu lotniczego i zwrócić się o pomoc. Punkty przylotu i wylotu są oznaczone w wyraźny sposób i oferują w dostępnych formach podstawowe informacje o porcie lotniczym.
Art. 6 ust. 1	E.4.6.1	Przewoźnicy lotniczy, ich przedstawiciele i organizatorzy wycieczek podejmują wszelkie niezbędne środki w celu przyjmowania zgłoszeń potrzeby pomocy od osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, we wszystkich ich punktach sprzedaży na terytorium Umawiającej się Strony, do którego stosuje się postanowienia Traktatu, łącznie ze sprzedażą telefoniczną lub za pośrednictwem internetu.
Art. 6 ust. 2-3	E.4.6.2	W przypadku gdy przewoźnik lotniczy lub jego przedstawiciel, lub organizator wycieczek otrzyma wcześniejsze zgłoszenie potrzeby pomocy, przekazuje tę informację przed planowaną godziną odlotu: a) organom zarządzającym portami lotniczymi stanowiącymi miejsce wylotu, przylotu i tranzytu; oraz b) faktycznemu przewoźnikowi lotniczemu, jeśli rezerwacja nie została dokonana u tego przewoźnika, chyba że tożsamość faktycznego przewoźnika lotniczego jest nieznana w chwili zgłoszenia; w tym przypadku informacja zostaje przekazana tak szybko, jak jest to wykonalne. Dokładne definicje i specyfikacje „wcześniejszego zgłoszenia" określa się w odpowiednich przepisach i procedurach Umawiających się Stron.
Art. 6 ust. 4 + załącznik I		Tak szybko, jak to możliwe po odlocie, faktyczny przewoźnik lotniczy informuje organ zarządzający docelowym portem lotniczym, jeżeli znajduje się on na terytorium Umawiającej się Strony, o liczbie osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej korzystających z tego lotu, które wymagają pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 oraz o charakterze tej pomocy.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 7 ust. 1	E.4.7.1	Po przybyciu osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej do portu lotniczego, z którego osoba ta odbędzie podróż drogą lotniczą, organ zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za zapewnienie udzielenia pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w taki sposób, aby ta osoba mogła skorzystać z lotu, na który ma rezerwację, pod warunkiem że szczególne potrzeby tej osoby w zakresie pomocy zostaną wcześniej zgłoszone danemu przewoźnikowi lotniczemu, jego przedstawicielowi lub organizatorowi wycieczek. Zgłoszenie dotyczy również lotu powrotnego, jeżeli na dalszy lot i lot powrotny została zawarta umowa z tym samym przewoźnikiem lotniczym. Dokładne definicje i specyfikacje „wcześniejszego zgłoszenia" określa się w odpowiednich przepisach i procedurach Umawiających się Stron.
Art. 7 ust. 2	E.4.7.2	W przypadku gdy wymagane jest użycie certyfikowanego psa przewodnika, należy to uwzględnić, pod warunkiem że takie zgłoszenie zostało przedstawione przewoźnikowi lotniczemu lub jego przedstawicielowi lub organizatorowi wycieczek, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi przewożenia psów przewodników na pokładzie samolotu, w przypadku gdy przepisy takie istnieją.
Art. 7 ust. 3	E.4.7.3	Jeżeli nie dokonano żadnego zgłoszenia zgodnie z przepisami krajowymi, organ zarządzający podejmuje wszelkie należyte starania w celu udzielenia pomocy w taki sposób, aby dana osoba mogła skorzystać z lotu, na który ma rezerwację.
Art. 7 ust. 4	E.4.7.4	Przepisy normy E.4.7.1 stosuje się pod warunkiem że: a) dana osoba sama stawi się na czas do odprawy pasażerskiej b) dana osoba dotrze na czas do punktu w granicach portu lotniczego wyznaczonego zgodnie z normą E.4.5.1. Dokładne definicje i specyfikacje pojęcia „na czas" określa się w odpowiednich przepisach i procedurach Umawiających się Stron.
Art. 7 ust. 5	E.4.7.5	W przypadku, gdy osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej przemieszcza się tranzytem przez port lotniczy Umawiającej się Strony lub jeżeli dla tej osoby przewoźnik lotniczy lub organizator wycieczek dokonał zmiany rezerwacji na inny lot, organ zarządzający jest odpowiedzialny za zapewnienie udzielenia pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w taki sposób, aby zainteresowana osoba mogła skorzystać z lotu, na który ma rezerwację.
Art. 7 ust. 6-7	E.4.7.6	Po przybyciu drogą lotniczą osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej do portu lotniczego Umawiającej się Strony organ zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za zapewnienie udzielenia pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w taki sposób, aby osoba ta mogła dotrzeć do punktu swojego wylotu z portu lotniczego, o którym mowa w normie E.4.5.1. Udzielana pomoc jest w miarę możliwości dostosowana do szczególnych potrzeb poszczególnych pasażerów.
Art. 8	E.4.8.1	Organ zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za zapewnienie udzielenia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, bez dodatkowych opłat, pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006. Organ zarządzający może sam udzielać takiej pomocy. Ewentualnie, zgodnie ze spoczywającą na nim odpowiedzialnością i zawsze pod warunkiem zgodności z normami jakości, o których mowa w normie E.4.9.1, organ zarządzający może zawrzeć z jedną lub kilkoma stronami trzecimi umowę o dostarczeniu pomocy. We współpracy z użytkownikami portu lotniczego, za pośrednictwem komitetu użytkowników portu lotniczego, jeżeli taki istnieje, organ zarządzający zawiera taką umowę lub umowy z własnej inicjatywy lub na wniosek, w tym na wniosek przewoźnika lotniczego, przy uwzględnieniu usług oferowanych w danym porcie lotniczym. W przypadku odrzucenia takiego wniosku organ zarządzający przedstawia uzasadnienie na piśmie.
Art. 9	E.4.9.1	Z wyjątkiem portów lotniczych, których roczny ruch jest mniejszy niż 150 000 pasażerskich lotów handlowych, organ zarządzający ustala normy jakościowe dla pomocy określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 i określa wymagane środki dla ich spełnienia we współpracy z użytkownikami portu lotniczego, poprzez Komitet Użytkowników Portów Lotniczych, gdy taki istnieje, oraz organizacje reprezentujące pasażerów niepełnosprawnych i pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
		Przy ustalaniu takich norm należy w pełni uwzględnić uznane na arenie międzynarodowej polityki i kodeksy postępowania dotyczące ułatwienia przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w szczególności Kodeks dobrego postępowania w obsłudze naziemnej osób o ograniczonej sprawności ruchowej ECAC. Organ zarządzający portem lotniczym publikuje swoje normy jakości. Przewoźnik lotniczy oraz organ zarządzający portem lotniczym mogą uzgodnić, że organ zarządzający portem lotniczym udziela pomocy o wyższym standardzie niż standard wymieniony powyżej lub świadczy usługi dodatkowe w stosunku do określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, dla pasażerów, których ten przewoźnik lotniczy przewozi do i z portu lotniczego.
Art. 10 + Załącznik II	E.4.10.1	Przewoźnik lotniczy udziela bez dodatkowych opłat pomocy określonej w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej odlatującej, przylatującej lub przemieszczającej się tranzytem przez port lotniczy, do którego stosuje się rozporządzenie (WE) nr 1107/2006, pod warunkiem że osoba ta spełnia warunki określone w normach E.4.7.1, E.4.7.2 oraz E.4.7.4.
Art. 11	E.4.11.1	Przewoźnicy lotniczy i organy zarządzające portami lotniczymi: a) zapewniają, aby zatrudniony przez nich, jak również przez podwykonawców, personel udzielający bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej posiadał wiedzę w zakresie zaspokajania potrzeb osób o różnych rodzajach niepełnosprawności lub upośledzenia ruchowego; b) zapewniają wszystkim swoim pracownikom pracującym w porcie lotniczym, którzy mają bezpośredni kontakt z pasażerami, szkolenie w zakresie równego traktowania osób niepełnosprawnych i świadomości niepełnosprawności; c) zapewniają, aby przy zatrudnieniu wszyscy nowi pracownicy otrzymali szkolenie na temat niepełnosprawności, a także, jeżeli okaże się to potrzebne, aby zatrudniony personel otrzymał szkolenia odświeżające wiedzę.
Art. 12	E.4.12.1	W przypadku, gdy wózki inwalidzkie lub inny sprzęt do poruszania się lub urządzenia do udzielania pomocy zostały zagubione lub uszkodzone podczas obsługi na lotnisku lub w czasie przewozu na pokładzie samolotu, pasażer, do którego należy ten sprzęt, otrzymuje odszkodowanie zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego i krajowego.
Art. 13	E.4.13.1	Nie można ograniczyć ani uchylić obowiązków wobec osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej przewidzianych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1107/2006.
Art. 14	E.4.14.1	Każda Umawiająca się Strona wyznacza organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w odniesieniu do odlotów z lub przylotów do portów lotniczych znajdujących się na jej terytorium. W stosownych przypadkach organ ten lub organy podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym przestrzegania norm jakości wymienionych w normie E.4.9.1. Umawiające się Strony powiadamiają się nawzajem o organie lub organach, które zostały wyznaczone.
Art. 15	E.4.15.1	Osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej, która uzna, że doszło do naruszenia rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, może zgłosić to organowi zarządzającemu portem lotniczym lub danemu przewoźnikowi lotniczemu, w zależności od przypadku. Jeżeli osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej nie może uzyskać w ten sposób zadośćuczynienia, skargi w sprawie domniemanego naruszenia rozporządzenia mogą być wnoszone do organu lub organów wyznaczonych na podstawie normy E.4.14.1. Umawiające się Strony podejmują środki w celu poinformowania osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej o przysługujących im na mocy rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 prawach i o możliwości wniesienia skargi do wyznaczonego organu lub organów.

Nr art.	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Art. 16	E.4.16.1	Umawiające się Strony określają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie do naruszeń rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 i podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wprowadzenia tych przepisów w życie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Umawiająca się Strona, na wniosek drugiej Umawiającej się Strony, powiadamia ją o przepisach dotyczących tych sankcji.

CZĘŚĆ F:

F.1: Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Nr klauzuli (w załączniku)	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Klauzula 1	F.1.1.1	Normy i wymogi określone w niniejszym załączniku stosuje się do czasu pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym.
Klauzula 2	F.1.2.1	Definicje w klauzuli 2 do dyrektywy Rady 2000/79/EWG stosuje się do norm i wymogów odnoszących się do czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, określonych w niniejszym załączniku, tam gdzie jest to stosowne i odpowiednie.
Klauzula 3 pkt 1	F.1.3.1	Członkowie załóg lotniczych w lotnictwie cywilnym są uprawnieni do płatnego, corocznego urlopu o wymiarze co najmniej czterech tygodni, zgodnie z warunkami odnoszącymi się do nabywania prawa i udzielania tego rodzaju urlopu, przewidzianymi w ustawodawstwie krajowym i/lub praktyce. Członkowie personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym są uprawnieni do płatnego corocznego urlopu, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem Umawiającej się Strony.
Klauzula 4 pkt 1 lit. a)	F.1.4.1	Personel latający w lotnictwie cywilnym jest uprawniony do bezpłatnego badania lekarskiego przed mianowaniem, a następnie w regularnych odstępach czasu.
Klauzula 4 pkt 1 lit. b)	F.1.4.2	Personel latający w lotnictwie cywilnym mający problemy zdrowotne, uznane za związane z pracą w porze nocnej, zostanie przeniesiony, kiedy tylko to będzie możliwe, do odpowiedniej dla niego pracy na zmianie dziennej, na stanowisko personelu naziemnego lub latającego.
Klauzula 4 pkt 2	F.1.4.3	Bezpłatne badanie lekarskie spełnia wymogi tajemnicy lekarskiej.
Klauzula 4 pkt 3	F.1.4.4	Bezpłatne badanie lekarskie może być przeprowadzone w ramach państwowego systemu opieki zdrowotnej.
Klauzula 5 pkt 1	F.1.5.1	Personel latający w lotnictwie cywilnym będzie mieć zapewnioną ochronę zdrowia i bezpieczeństwo, stosownie do charakteru swojej pracy.
Klauzula 5 pkt 2	F.1.5.2	Właściwe służby lub udogodnienia związane z zapobieganiem i ochroną w odniesieniu do bezpieczeństwa i zdrowia personelu latającego w lotnictwie cywilnym będą dostępne przez cały czas.
Klauzula 6	F.1.6.1	Zostaną podjęte niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pracodawca, który ma zamiar zorganizować pracę według określonego schematu, brał pod uwagę ogólne zasady przystosowywania pracy do pracownika.

Nr klauzuli (w załączniku)	Nr normy (Część/podczęść/ artykuł/ norma)	Norma
Klauzula 7	F.1.7.1	Informacje dotyczące szczególnych schematów pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym powinny być przedstawiane właściwym organom na ich żądanie.
Klauzula 8 pkt 1	F.1.8.1	Czas pracy powinien być analizowany bez uszczerbku dla jakiegokolwiek przyszłego ustawodawstwa Umawiających się Stron w sprawie ograniczeń czasowych lotów i służby oraz wymogów związanych z wypoczynkiem, w powiązaniu z ustawodawstwem krajowym w tej dziedzinie, które powinno być brane pod uwagę we wszystkich odnośnych kwestiach.
Klauzula 8 pkt 2	F.1.8.2	Maksymalny zablokowany czas latania jest ograniczony do 900 godzin. W tym celu „zablokowany czas latania" oznacza czas, w którym personel latający jest na stanowisku pracy w kabinie pilota (w przypadku członków załogi lotniczej) lub w kabinie (w przypadku personelu pokładowego), pomiędzy pierwszym wyjazdem z miejsca postoju samolotu w celu wykonania startu, do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej i wyłączenia wszystkich silników. Odchylenie o 15 % w przypadku członków załogi lotniczej oraz o 20 % w przypadku członków personelu pokładowego od liczby wymienionej w niniejszej normie uznaje się za normę równoważną.
Klauzula 8 pkt 3	F.1.8.3	Maksymalny czas pracy w ciągu roku winien być rozłożony na cały rok, w takim zakresie, jak jest praktycznie możliwe.
Klauzula 9	F.1.9.1	Personelowi latającemuw lotnictwie cywilnym przysługują, po uprzednim zawiadomieniu, następujące dni wolne od wszystkich obowiązków i gotowości: a) co najmniej 7 dni w każdym miesiącu kalendarzowym, można tu wliczać okresy przerw w pracy wymagane przez prawo; oraz b) co najmniej 96 dni w każdym roku kalendarzowym, można tu wliczać wszystkie okresy przerw w pracy wymagane przez prawo. Odchylenie o 20 % od liczb wymienionych w niniejszej normie uznaje się za normę równoważną.

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

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

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 LUXEMBOURG,

HUNGARY,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

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 European 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,

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

DESIRING to facilitate the expansion of international air transport opportunities, including 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 investment;

DESIRING to make it possible for air carriers to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

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

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

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;

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;

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

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;

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;

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

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

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;

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;

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);

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;

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;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise provided:

(1) "Agreed services" and "specified routes" mean international air transport pursuant to Article 2 and Annex I of this Agreement;

(2) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(3) "Air carrier" means an undertaking with a valid operating licence;

(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) "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) "Competent authorities" means the government agencies or entities responsible for the administrative functions under this Agreement;

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

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

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

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

(16) "National" means:

(a) any person having Israeli citizenship in 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.

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

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

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

— 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) 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) "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. 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) "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;

TITLE I

ECONOMIC PROVISIONS

Article 2

Traffic Rights

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

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 the operation of international air transport; and

(d) the provisions set forth in Article 13 and Article 14are being maintained and administered.

Article 3 bis

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

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

(i) Safety certificates or licences;

(ii) Security arrangements; or

(iii) Insurance coverage.

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) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement;

(d) the provisions set forth in Article 13 and Article 14 are not being maintained or administered; or

(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. 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.

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

Article 6

Compliance with Laws and Regulations

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. 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.

Article 7

Competitive Environment

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. 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. If one Contracting Party finds that conditions 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 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

Air carrier representatives

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.

Ground handling

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) For the following categories of groundhandling 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.

Sales, local expenses and transfer of funds

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. 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.

Cooperative arrangements

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.

Surface transport

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 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.

Leasing

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

(c) The leasing with crew (wet-leasing) of an aircraft of an air carrier of a third country, other that 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 Contracting 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.

Franchising and Branding

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.

Airport slot allocation

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.

Consultations in the Joint Committee

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 connection 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 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 embarkation 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. 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.

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, 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 Contracting 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.

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

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

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 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 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 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

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.

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 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) 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 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.

Article 24

Safeguard Measures

1. The Contracting Parties shall take any 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

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 prejudice 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.

4. When new legislation or amendment to its 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.

Article 28

Termination

1. This Agreement is concluded for an unlimited period.

2. Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be 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.

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.

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 marketplace. 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.

   (e) 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.

(f) 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) N° 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) N° 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) N° 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) N° 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) N° 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 LIABLITY

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), 3to 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

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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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 Contracting 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;

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		(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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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 justification 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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
			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 single European sky.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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 Eurocontrol; (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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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 navigation 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 county'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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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 holding 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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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 management 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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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 airspace listed in Annex IV of the EU-Israel Euro-Mediterranean Aviation Agreement shall apply.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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 airspace 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 introduction 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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
			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 *Official Journal of the European Union*.
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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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.

Article no.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Category (either Section A or Section B of Part B of Annex IV)	Standard
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 (1)	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.

(1) Provisions which are derived from ICAO SARP's shall be classified as Category A. All other provisions shall be classified as Category B.

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 No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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 No.	Standard No.	Standard
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 Contacting 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), 2(1)(c)-(g)	D.1.2.1	The Definitions in Article 2 shall apply to the regulatory requirements and standards relating to air carrier liability in the event of accidents specified in this Annex.

Article No	Standard No.	Standard
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 categories 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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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 alterations 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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		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 departure (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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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 provide 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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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 subject 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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		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 Regulation1107/2006 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.

Article No.	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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.

Clause No. (of the Annex)	Standard No. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
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.

Po zaznajomieniu się z powyższą umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

– została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,

– jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,

– będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 19 lutego 2014 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*