

**EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU AVIĀCIJAS NOLĪGUMS**

**starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Izraēlas Valsts valdību, no otras puses**

BEIĢIJAS KARALISTE,

BULGĀRIJAS REPUBLIKA,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

UNGĀRIJA,

MALTA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

RUMĀNIJA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

LIELBRITĀNIJAS UN ZIEMEĻĪRIJAS APVIENOTĀ KARALISTE,

Līguma par Eiropas Savienību un Līguma par Eiropas Savienības darbību Līgumslēdzējas puses, turpmāk "dalībvalstis", un

EIROPAS SAVIENĪBA,

no vienas puses, un

IZRAĒLAS VALSTS VALDĪBA, turpmāk "Izraēla",

no otras puses,

VĒLOTIES veicināt starptautisku aviācijas sistēmu, pamatojoties uz godīgu konkurenci starp gaisa pārvadātājiem tirgū ar minimālu valdības iejaukšanos un regulāciju;

VĒLOTIES atvieglināt starptautiskā gaisa transporta iespēju paplašināšanos, tostarp attīstot gaisa satiksmes tīklus, lai apmierinātu pasažieru un kravu nosūtītāju vajadzības pēc ērtiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem;

ATZĪSTOT gaisa transporta nozīmi tirdzniecības, tūrisma un investīciju veicināšanā;

VĒLOTIES radīt iespēju gaisa pārvadātājiem piedāvāt ceļotājiem un kravu nosūtītājiem un saņēmējiem konkurētspējīgas cenas un pakalpojumus atvērto tirgos;

ATZĪSTOT iespējamās priekšrocības, ko sniedz regulatīvā konverģence un, ciktāl tas praktiski nepieciešams, noteikumu saskaņošana;

VĒLOTIES, lai visi gaisa transporta nozares sektori, tostarp gaisa pārvadātāju darbinieki, gūtu labumu no liberalizētas vides;

VĒLOTIES panākt visaugstāko drošuma un drošības līmeni starptautiskajā gaisa transportā un atkārtoti apliecinot savas nopietnās bažas par rīcību vai draudiem, kas vērsti pret gaisa kuģu drošību un kas apdraud personu vai īpašuma drošumu, negatīvi ietekmē gaisa transporta darbību un mazina sabiedrības uzticēšanos civilās aviācijas drošumam;

ATZĪSTOT vajadzības drošības jautājumos saistībā ar Eiropas Savienības un Izraēlas attiecībām gaisa satiksmes jomā, ņemot vērā pašreizējo ģeopolitisko situāciju;

ŅĒMOT VĒRĀ Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī;

ATZĪSTOT, ka šis Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums saskan ar jomu, uz kuru attiecas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu partnerība, kas paredzēta 1995. gada 28. novembra Barselonas deklarācijā;

ATZĪMĒJOT Pušu vienoto gribu sekmēt Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas telpas izveidi, pamatojoties uz regulatīvās konverģences principiem, sadarbību regulatīvā jomā un piekļuves tirgum liberalizāciju;

VĒLOTIES nodrošināt līdzvērtīgu konkurences apstākļus, kas ir priekšnoteikums tam, lai gaisa pārvadātājiem būtu vienlīdzīgas iespējas sniegt gaisa pārvadājumus;

ATZĪSTOT, ka subsīdijas var negatīvi ietekmēt konkurenci starp gaisa pārvadātājiem un apdraudēt šā nolīguma galvenos mērķus;

APLIECINOT vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā un atzīstot suverēno valstu tiesības veikt šai ziņā piemērotus pasākumus;

ATZĪMĒJOT patērētāju aizsardzības nozīmīgumu, tostarp aizsardzību, ko sniedz 1999. gada 28. maijā Monreālā parakstītā Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, ciktāl Līgumslēdzējas puses ir šīs Konvencijas dalībnieces;

ATZĪMĒJOT, ka saistībā ar šā nolīguma īstenošanu ir paredzama personas datu apmaiņa, attiecībā uz ko tiks piemēroti personas datu aizsardzības noteikumi, ko pieņēmušas Līgumslēdzējas puses un kas noteikti Komisijas 2011. gada 31. janvāra Lēmumā (2011/61/EK) par personas datu pienācīgu aizsardzību Izraēlā atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 95/46/EK attiecībā uz personas datu automatizētu apstrādi;

VĒLOTIES pamatoties uz esošajiem gaisa transporta nolīgumiem, lai atvērtu piekļuvi tirgiem un maksimāli palielinātu patērētāju, gaisa pārvadātāju, strādājošo un sabiedrības ieguvumus Līgumslēdzējās pusēs;

ATZĪMĒJOT, ka šo nolīgumu ir paredzams piemērot pakāpeniski, bet pilnībā, un ka piemērots mehānisms var nodrošināt tādu līdzvērtīgu regulatīvo prasību un standartu ieviešanu civilās aviācijas jomā, kuru pamatā ir visaugstākie Līgumslēdzēju pušu piemērotie standarti,

IR VIENOJUŠĀS PAR TURPMĀKO.

### 1. pants

#### Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja vien nav norādīts citādi:

- 1) "saskaņotie pakalpojumi" un "konkrētie maršruti" ir starptautiskie gaisa pārvadājumi atbilstīgi šā nolīguma 2. pantam un I pielikumam;
- 2) "nolīgums" ir šis nolīgums, tā pielikumi un jebkādi to grozījumi;
- 3) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadājumu uzņēmums, kuram ir derīga darbības licence;
- 4) "gaisa transports" ir pasažieru, bagāžas, kravu un pasta sūtījumu pārvadājumi ar civilās aviācijas gaisa kuģi vai nu atsevišķi, vai apvienojumā, kas tiek piedāvāti sabiedrībai par atlīdzību vai ires maksu un kas, lai izvairītos no šaubām, ietver regulāru un neregulāru (līgumreisu) gaisa transportu un pilnu kravas pakalpojumu spektru;
- 5) "asociācijas nolīgums" ir Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgums par asociācijas izveidi starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Izraēlas Valsti, no otras puses, kas parakstīts Briselē 1995. gada 20. novembrī;
- 6) "kompetentās iestādes" ir valdības aģentūras vai subjekti, kas atbildīgi par administratīvu funkciju veikšanu saskaņā ar šo nolīgumu;
- 7) "Līgumslēdzējas puses" ir Eiropas Savienība vai tās dalībvalstis vai Eiropas Savienība un tās dalībvalstis saskaņā ar to attiecīgajām pilnvarām, no vienas puses, un Izraēla, no otras puses;
- 8) "Konvencija" ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī un ietver:
  - a) jebkurus grozījumus, kas stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) apakšpunktu un kurus ir ratificējusi gan Izraēla, gan Eiropas Savienības dalībvalsts vai dalībvalstis, un
  - b) jebkuru pielikumu vai jebkuru tā grozījumu, kas pieņemts saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl šis pielikums vai grozījums jebkurā laikā ir spēkā gan Izraēlā, gan Eiropas Savienības dalībvalstī vai dalībvalstīs, kā tas piemērojams attiecībā uz konkrēto jautājumu;
- 9) "ES līgumi" ir Līgums par Eiropas Savienību un Līgums par Eiropas Savienības darbību;
- 10) "piektās brīvības tiesības" ir tiesības vai privilēģijas, ko viena valsts ("piesūcēja valsts") piešķir otras valsts ("saņēmēja valsts") gaisa pārvadātājiem starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai starp piesūcēja valsts teritoriju un trešas valsts teritoriju, ar nosacījumu, ka šādi pārvadājumi sākas vai beidzas saņēmēja valsts teritorijā;
- 11) "sagatavotība" nozīmē to, vai gaisa pārvadātājs ir sagatavojies starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai, proti, vai tam ir apmierinošas finansiālās iespējas un piemērota vadības pieredze un vai tas ir gatavs izpildīt normatīvos aktus un prasības, kas reglamentē šādu pakalpojumu veikšanu;
- 12) "pilnas izmaksas" ir pakalpojumu sniegšanas izmaksas, kurām pieskaitīta samērīga maksa par administratīvajām pieskaitāmajām izmaksām un, attiecīgā gadījumā, jebkāda piemērojama maksa, kas atspoguļo vides aizsardzības izmaksas un ko piemēro neatkarīgi no valstspiederības;
- 13) "starptautiskie gaisa pārvadājumi" ir gaisa pārvadājumi, kas šķērso gaisa telpu pāri vairāku valstu teritorijai;
- 14) "IATA" ir Starptautiskā Gaisa transporta asociācija;
- 15) "ICAO" ir Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija;
- 16) "valstspiederīgais" ir:
  - a) visas personas, kam ir Izraēlas pilsonība, Izraēlas gadījumā vai kādas dalībvalsts valstspiederība — Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā; vai
  - b) visi tiesību subjekti, i) kuri tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām pieder un kurus jebkurā laikā faktiski kontrolē personas vai subjekti, kam ir Izraēlas pilsonība, Izraēlas gadījumā, vai personas vai subjekti, kam ir dalībvalsts vai kādas no III pielikumā minēto citu valstu valstspiederība Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā, un ii) kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir Izraēla Izraēlas gadījumā, vai arī kāda dalībvalsts — Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā;
- 17) "valstspiederība", runājot par kādu gaisa pārvadātāju, nozīmē to, vai gaisa pārvadātājs atbilst prasībām attiecībā uz tādiem aspektiem kā īpašumtiesības, faktiskā kontrole un galvenā uzņēmējdarbības vieta;
- 18) "neregulāri gaisa pārvadājumu pakalpojumi" ir visi komerciāli gaisa pārvadājumi, kas nav regulāri gaisa pārvadājumu pakalpojumi;
- 19) "darbības licence" i) Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā ir darbības licence vai jebkurš cits attiecīgs dokuments vai sertifikāts, kas izsniegts atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 1008/2008, un jebkurš tiesības pārņemošs instruments, un ii) Izraēlas gadījumā — ekspluatācijas licence ("Air Operating License") vai jebkurš cits attiecīgs dokuments vai sertifikāts, kas izsniegts saskaņā ar Izraēlas 2011. gada Likuma par aeronavigāciju 18. pantu, un jebkurš tiesības pārņemošs instruments;

20) "cena" ir:

- a) "gaisa pārvadājumu maksas", kas jāmaksā gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvjiem, vai citiem biļešu pārdevējiem par pasažieru un bagāžas pārvadāšanu ar gaisa transportu, un visi nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojamas minētās maksas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdiemestiem; un
- b) "gaisa pārvadājumu tarifi", kas jāmaksā par kravu pārvadāšanu, un visi nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojami minētie tarifi, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdiemestiem.

Šī definīcija attiecīgā gadījumā ietver arī virszemes transporta pārvadājumus saistībā ar starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem un nosacījumus, kas attiecas uz to piemērošanu;

21) "galvenā uzņēmējdarbības vieta" ir gaisa pārvadātāja galvenais birojs vai Līgumslēdzējā pusē reģistrēts birojs, kurā veic gaisa pārvadātāja galvenās finanšu darbības un darbības kontroli, tostarp nepārtrauktu lidojumperīguma uzraudzību, kā norādīts šā gaisa pārvadātāja darbības licencē;

22) "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" ir visas saistības, ko gaisa pārvadātājiem uzliek, lai konkrētā maršrutā nodrošinātu regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumu minimālo apjomu, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, regularitātes, cenu veidošanas un minimālās kapacitātes standartiem, kurus gaisa pārvadātāji neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savas komerciālās intereses. Attiecīgā Līgumslēdzēja puse var gaisa pārvadātājiem nodrošināt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu;

23) "regulāri gaisa pārvadājumu pakalpojumi" ir lidojumu sērijas, kam piemīt visi šie raksturojumi:

- a) uz katru lidojumu ikviens (vai nu tieši no gaisa pārvadātāja, vai arī no tā pilnvarotajiem pārstāvjiem) var atsevišķi iegādāties vietas un/vai iespēju pārvadāt kravu un/vai pastu;
- b) tos veic, lai apkalpotu satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām lidostām:
- vai nu saskaņā ar publicētu sarakstu, vai arī
  - organizējot lidojumus tik regulāri vai bieži, ka tie veido atpazīstamu, sistemātisku lidojumu kopumu;

24) "SESAR" (*Single European Sky ATM Research*) nozīmē Eiropas vienotās gaisa telpas tehnisko īstenošanu, kas nodrošina saskaņotu un sinhronizētu jaunās paaudzes gaisa satiksmes vadības sistēmu pētniecību, izstrādi un ieviešanu;

25) "subsīdijas" ir jebkāds finansiāls ieguldījums, ko piešķirušas kompetentās iestādes, valdība vai kāda reģionāla vai cita sabiedriska organizācija, t. i., ja

- a) kompetento iestāžu, valdības, reģionālas iestādes vai citas sabiedriskas organizācijas praksē ietilpst tieša finan-

sējuma piešķiršana, piemēram, dotācijas, aizdevumi vai ieguldījums pašu kapitālā, iespējams tiešs finansējuma piešķirums komercsabiedrībai, komercsabiedrības saistību pārņemšana, piemēram, aizdevuma garantijas, kapitāla iepludināšana, īpašumtiesības, aizsardzība pret bankrotu vai apdrošināšana;

- b) kompetentās iestādes, valdība, reģionāla iestāde vai cita sabiedriska organizācija atsakās no ieņēmumiem, kas tai parasti pienākas, vai tos neiekasē;
- c) kompetentās iestādes, valdība, reģionāla iestāde vai cita sabiedriska organizācija nodrošina preces vai pakalpojumus, kas neattiecas uz vispārējo infrastruktūru, vai pērk preces un pakalpojumus, vai
- d) kompetentās iestādes, valdība, reģionāla iestāde vai cita sabiedriska organizācija veic maksājumus finansēšanas mehānismam vai uztic privātai organizācijai vai norīko privātu organizāciju veikt vienu vai vairākas a), b) un c) apakšpunktā minētās funkcijas, kas parasti būtu valdības kompetencē un kas praksē būtiski neatšķiras no funkcijām, ko valdības parasti veic;

un ja tādējādi tiek nodrošinātas priekšrocības;

26) "teritorija" — attiecībā uz Izraēlu — ir Izraēlas Valsts teritorija un — attiecībā uz Eiropas Savienību — sauszemes teritorijas (kontinentālās un salas), iekšējie ūdeņi un teritoriālā jūra, kur tiek piemēroti ES līgumi, ievērojot ES līgumu un jebkura to tiesības pārņemoša instrumenta nosacījumus. Šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgo juridisko nostāju domstarpībās par to, kā suverenitātē ir teritorija, kurā atrodas lidosta, un pastāvīgo Gibraltāra lidostas neiekļaušanu ES pasākumos aviācijas jomā, kas ir spēkā 2006. gada 18. septembrī dalībvalstu starpā saskaņā ar nosacījumiem ministru paziņojumā par Gibraltāra lidostu, par ko vienojās Kordovā 2006. gada 18. septembrī. Šā nolīguma piemērošana ir saprotama tādējādi, ka tā neskar to teritoriju statusu, kuras pēc 1967. gada jūnija tika iekļautas Izraēlas pārvaldībā;

27) "lietošanas maksa" ir maksa, ko gaisa pārvadātājiem uzliek par lidostas, lidostas vides, aeronavigācijas vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumu izmantošanu, tostarp par saistītu pakalpojumu un iekārtu izmantošanu.

## I SADAĻA

### EKONOMISKIE NOTEIKUMI

#### 2. pants

#### Satiksmes tiesības

1. Katra Līgumslēdzēja puse piešķir otrai Līgumslēdzējai pusei saskaņā ar I un II pielikumu šādas tiesības veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, ko īsteno otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji:

- a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;

- b) tiesības nolaisties tās teritorijā nolūkos, kas nav pasažieru, bagāžas, kravu un/vai pasta sūtījumu uzņemšana gaisa transportā vai izkāpšana/izkraušana no tā (nolūki, kas nav saistīti ar satiksmi);
- c) veicot saskaņoto pakalpojumu konkrētā maršrutā, tiesības nolaisties tās teritorijā pasažieru, bagāžas, kravu un/vai pasta sūtījumu uzņemšanai gaisa transportā vai izkāpšanai/izkraušanai no tā starptautiskajā satiksmē, atsevišķi vai kopā, un
- d) citas šajā nolīgumā norādītās tiesības.

2. Neviens šā nolīguma nosacījums nepiešķir:

- a) Izraēlas gaisa pārvadātājiem — tiesības jebkuras dalībvalsts teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts minētās dalībvalsts teritorijā, lai pārvadātu tos par atlīdzību;
- b) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem — tiesības Izraēlas teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts Izraēlas teritorijā, lai pārvadātu tos par atlīdzību.

### 3. pants

#### Atļauju piešķiršana

1. No vienas Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja saņemot darbības atļaujas pieteikumus, otras puses kompetentās iestādes piešķir attiecīgās atļaujas ar vismazāko iespējamo procesuālo kavēšanos, ar noteikumu, ka:

a) attiecībā uz Izraēlas gaisa pārvadātāju:

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas Izraēlā un tas ir saņēmis savu darbības licenci saskaņā ar piemērojamiem Izraēlas tiesību aktiem; un
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli īsteno un uztur Izraēla, un
- gaisa pārvadātājs ir Izraēlas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma līdzdalību, un faktiskā kontrolē;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju:

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas Eiropas Savienības dalībvalsts teritorijā, kur tiek piemēroti ES līgumi, un tas ir saņēmis savu darbības licenci saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, un
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli īsteno un uztur Eiropas Savienības dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā

gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un ir precīzi norādīta kompetentā iestāde, un

— gaisa pārvadātājs — tieši vai ar vairākuma līdzdalību — ir Eiropas Savienības dalībvalstu un/vai Eiropas Savienības dalībvalstu valstspiederīgo, vai III pielikumā minēto citu valstu un/vai šo citu valstu valstspiederīgo īpašumā vai faktiskā kontrolē;

c) gaisa pārvadātājs atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus parasti piemēro par starptautiskā gaisa transporta darbību atbildīgā kompetentā iestāde, un

d) tiek ievēroti un īstenoti noteikumi, kas izklāstīti 13. un 14. pantā.

### 3.a pants

#### Normatīvo konstatējumu savstarpēja atzīšana attiecībā uz gaisa pārvadātāja sagatavotību un valstspiederību

Saņemot atļaujas pieteikumu no vienas Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja, otras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes atzīst visus sagatavotības un/vai valstspiederības konstatējumus, ko par minēto gaisa pārvadātāju sagatavojušas pirmās Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes, tā, it kā šādus konstatējumus būtu sagatavojušas pašas otrās puses kompetentās iestādes, un neveicot šo jautājumu papildu izmeklēšanu, izņemot sekojošajā a) apakšpunktā norādītos gadījumus.

a) Ja pēc atļaujas pieteikuma saņemšanas no gaisa pārvadātāja vai pēc šādas atļaujas piešķiršanas saņemējas Līgumslēdzējas puses kompetentajām iestādēm — uz argumentētu šaubu pamata — ir konkrētas bažas par to, ka, neraugoties uz otras Līgumslēdzējas puses kompetento iestāžu sagatavoto konstatējumu, nav izpildīti šā nolīguma 3. pantā izklāstītie nosacījumi attiecīgo atļauju piešķiršanai, tās nekavējoties informē minētās iestādes, pienācīgi pamatojot savu šaubu iemeslus. Minētajā gadījumā jebkura Līgumslēdzēja puse var lūgt apspriešanos, tostarp ar Līgumslēdzēju pušu kompetento iestāžu pārstāvjiem, un/vai papildu informāciju saistībā ar šo jautājumu, un uz šādiem pieprasījumiem jāatbild pēc iespējas ātrāk. Ja jautājumu neizdodas atrisināt, jebkura Līgumslēdzēja puse var iesniegt jautājumu izskatīšanai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 22. pantu, un saskaņā ar 22. panta 7. un 9. punktu var pieņemt pienācīgus aizsargpasākumus atbilstīgi 24. pantam.

b) Šīs procedūras neattiecas uz konstatējumu atzīšanu saistībā ar:

- i) drošības apliecībām vai licencēm,
- ii) drošības pasākumiem vai
- iii) apdrošināšanas segumu.

## 4. pants

**Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana**

1. Jebkuras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes var atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja darbību gadījumos, ja:

a) attiecībā uz Izraēlas gaisa pārvadātāju:

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta neatrodas Izraēlā un tas nav saņēmis savu darbības licenci saskaņā ar piemērojamiem Izraēlas tiesību aktiem; vai
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli neīsteno un neuztur Izraēla, vai
- gaisa pārvadātājs nav Izraēlas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma līdzdalību, un faktiskā kontrolē;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju:

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta neatrodas Eiropas Savienības dalībvalsts teritorijā, kur tiek piemēroti ES līgumi, un tas nav saņēmis savu darbības licenci saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem; vai
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli neīsteno vai neuztur Eiropas Savienības dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, vai nav precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde; vai
- gaisa pārvadātājs — tieši vai ar vairākuma līdzdalību — nav Eiropas Savienības dalībvalstu un/vai Eiropas Savienības dalībvalstu valstspiederīgo, vai III pielikumā minēto citu valstu un/vai šo citu valstu valstspiederīgo īpašumā vai faktiskā kontrolē;

c) gaisa pārvadātājs nav izpildījis šā nolīguma 6. pantā minēto normatīvo aktu prasības;

d) netiek ievēroti un īstenoti noteikumi, kas izklāstīti 13. un 14. pantā; vai

e) Līgumslēdzēja puse saskaņā ar 7. pantu ir konstatējusi, ka nav izpildīti nosacījumi par konkurences vidi.

2. Ja vien tūlītēja rīcība nav būtiski svarīga, lai novērstu turpmāku neatbilstību 1. punkta c) vai d) apakšpunktam, šajā pantā noteiktās tiesības īsteno tikai pēc apspriešanās ar otras Līgumslēdzējas puses kompetentajām iestādēm.

## 5. pants

**Ieguldījumi**

1. Neatkarīgi no šā nolīguma 3. un 4. panta, pēc tam, kad Apvienotā komiteja saskaņā ar 22. panta 10. punktu ir

pārbaudījusi, ka ir pieejamas vienošanās atbilstīgi savstarpības principam, Līgumslēdzējas puses atļauj, ka Izraēlas gaisa pārvadātāji var būt Eiropas Savienības dalībvalstu vai to valstspiederīgo īpašumā ar vairākuma īpašumtiesībām un/vai faktiskā kontrolē un, attiecīgi, — Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji var būt Izraēlas vai tās valstspiederīgo īpašumā un/vai faktiskā kontrolē, atbilstoši šā panta 2. punkta nosacījumiem.

2. Saistībā ar šā panta 1. punktu atļauj veikt specifiskus Līgumslēdzēju pušu ieguldījumus, katru gadījumu izskatot atsevišķi, saskaņā ar iepriekšēju Apvienotās komitejas lēmumu atbilstoši šā nolīguma 22. panta 2. punktam.

Šajā lēmumā var precizēt nosacījumus, kas saistīti ar saskaņotajiem pakalpojumiem atbilstīgi šim nolīgumam un ar pakalpojumiem starp trešām valstīm un Līgumslēdzējām pusēm. Šāda veida lēmumiem šā nolīguma 22. panta 9. punkta noteikumi nav piemērojami.

## 6. pants

**Atbilstība normatīvo aktu prasībām**

1. Ielidojot vai atrodoties vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā vai izlidojot no tās, otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji ievēro minētajā teritorijā piemērojamos normatīvos aktus par starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu uzņemšanu tās teritorijā vai izlidošanu no tās, vai starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu ekspluatāciju un navigāciju.

2. Ielidojot vai atrodoties vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā vai izlidojot no tās, attiecībā uz otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāju pasažieriem, apkalpi vai kravu ievēro minētajā teritorijā piemērojamos normatīvos aktus par gaisa kuģu pasažieru, apkalpes vai kravas uzņemšanu tās teritorijā vai aizceļošanu no tās (tostarp noteikumus par ieceļošanu, formalitāšu kārtošānu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai — pasta sūtījumu gadījumā — pasta noteikumus).

## 7. pants

**Konkurences vide**

1. Līgumslēdzējas puses atkārtoti apstiprina, ka šim nolīgumam piemēro asociācijas nolīguma IV sadaļas 3. nodaļas ("Konkurence") noteikumus.

2. Līgumslēdzējas puses apliecina, ka to kopīgais mērķis ir nodrošināt godīgu konkurences vidi gaisa pārvadājumu jomā. Līgumslēdzējas puses atzīst, ka godīga gaisa pārvadātāju konkurence ir visreālāk iespējama tad, ja gaisa pārvadātāji pilnībā darbojas saskaņā ar uzņēmējdarbības principiem un nesaņem subsīdijas un ja tiem ir nodrošināta neitrāla un nediskriminējoša pieeja lidostu objektiem, pakalpojumiem, un ja ir nodrošināta laika nišu piešķiršana.

3. Ja viena Līgumslēdzēja puse uzskata, ka otras Līgumslēdzējas puses teritorijā pastāv apstākļi, it sevišķi subsīdijas dēļ, kas varētu negatīvi ietekmēt tās gaisa pārvadātāju iespējas godīgi

un vienlīdzīgi konkurēt, tā var iesniegt savus novērojumus otrai Līgumslēdzējai pusei. Turklāt atbilstīgi šā nolīguma 22. pantam tā var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu. Apspriešanās sākas 30 dienās pēc šāda pieprasījuma saņemšanas. Ja 30 dienās pēc apspriešanās sākuma netiek panākta apmierinoša vienošanās, Līgumslēdzēja puse, kas pieprasīja apspriešanos, var atteikt, aizturēt, atsaukt vai apturēt attiecīgā(-o) gaisa pārvadātāja(-u) atļaujas vai noteikt tām piemērotus nosacījumus saskaņā ar 4. pantu.

4. Šā panta 3. punktā minētās darbības ir piemērotas, samērīgas un ierobežotas līdz apjomam un laikam, kas ir obligāti nepieciešams. Tām ir jābūt vērstām vienīgi pret gaisa pārvadātāju vai gaisa pārvadātājiem, kas gūst labumu no 3. punktā minētajiem režīmiem, un tās neskar nevienas Līgumslēdzējas puses tiesības veikt 23. pantā minētās darbības.

5. Līgumslēdzējas puses piekrīt, ka Izraēlas valdības līdzdalība, kuras nolūks ir segt papildu drošības izmaksas, kas radušās Izraēlas gaisa pārvadātājiem Izraēlas valdības norādījumu rezultātā, nav negodīgas konkurences prakse un nav uzskatāma kā subsīdija šā panta piemērošanas nolūkā, ar noteikumu, ka:

- a) šāds atbalsts sedz vienīgi tās izmaksas, kas neizbēgami rodas Izraēlas gaisa pārvadātājiem, piemērojot tos Izraēlas iestāžu pieprasītos papildu drošības pasākumus, kas nav noteikti Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem un, attiecīgi, tiem nav jāievieš; un
- b) Izraēla skaidri norāda, kādas ir šīs drošības izmaksas un kāds ir to apjoms; un
- c) Apvienotā komiteja reizi gadā saņem ziņojumu, kurā ir skaidri aprakstīta drošības izmaksu kopsumma, kā arī Izraēlas valdības līdzdalības apjoms šajās izmaksās iepriekšējā gadā.

6. Katra Līgumslēdzēja puse, sniedzot otrai Līgumslēdzējai pusei paziņojumu, var vērsties pie atbildīgajām valdības institūcijām otras Līgumslēdzējas puses teritorijā, tostarp valsts, reģionālā vai vietējā līmeņa institūcijām, lai apspriestu ar šo pantu saistītos jautājumus.

7. Šā panta noteikumus piemēro, neskarot Līgumslēdzēju pušu normatīvos aktus par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām Līgumslēdzēju pušu teritorijās.

## 8. pants

### Komerčiālās iespējas

Gaisa pārvadātāja pārstāvji

1. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības otras Līgumslēdzējas puses teritorijā izveidot birojus un objektus, kas nepieciešami gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai un tam, lai reklamētu un pārdotu gaisa pārvadājumu pakalpojumus, tostarp palīgpakalpojumus vai papildpakalpojumus.

2. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji ir tiesīgi saskaņā ar otras Līgumslēdzējas puses normatīvajiem aktiem par ieceļošanu, uzturēšanos un strādāšanu ievest un uzturēt otras Līgumslēdzējas puses teritorijā vadības, pārdošanas,

tehnisko, darbības un citu speciālistu personālu, kas ir nepieciešams, lai atbalstītu gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu.

Apkalpošana uz zemes

3. a) Neskarot šā punkta b) apakšpunktu, katram gaisa pārvadātājam saistībā ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem otras Līgumslēdzējas puses teritorijā ir:

i) tiesības nodrošināt pašam savus apkalpošanas uz zemes pakalpojumus ("pašpakalpojumus") vai — pēc izvēles —

ii) tiesības izvēlēties starp konkurējošiem piegādātājiem, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus kopumā vai daļēji, ja šādiem piegādātājiem ir atļauta pieeja tirgum, pamatojoties uz katras Līgumslēdzējas puses normatīvajiem aktiem, un ja šādi piegādātāji tirgū ir pārstāvēti.

b) Šādām apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategorijām, t. i., bagāžas apkalpošana, rampas apkalpošana, degvielas un eļļas apkalpošana, kravu un pasta sūtījumu apkalpošana attiecībā uz kravu un pasta sūtījumu fizisku pārvietošanu starp terminālu un gaisa kuģi, uz šā punkta a) apakšpunkta i) un ii) daļā paredzētajām tiesībām attiecas tikai fiziski vai darbības ierobežojumi saskaņā ar otras Līgumslēdzējas puses teritorijā piemērojamiem normatīvajiem aktiem. Gadījumos, kad šādi ierobežojumi aizliedz pašpakalpojumus un kad nav faktiskas konkurences starp piegādātājiem, kas nodrošina apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, visiem šiem pakalpojumiem uz vienlīdzīgiem un nediskriminējošiem pamatiem jābūt pieejamiem visiem gaisa pārvadātājiem; šādu pakalpojumu cenas nepārsniedz to kopējās izmaksas, kurās ietverta samērīga, aktīvu nestā peļņa pēc amortizācijas atskaitījumiem.

Pārdošana, vietējie izdevumi un naudas līdzekļu pārskaitījumi

4. Ikviens jebkuras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājs drīkst iesaistīties gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārdošanā otras Līgumslēdzējas puses teritorijā tieši un/vai, pēc gaisa pārvadātāja izvēles, ar tā pārdošanas aģentu vai citu gaisa pārvadātāja izraudzītu starpnieku palīdzību, vai internetā, vai ar jebkuru pieejamu līdzekli. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības pārdot šādus pārvadājumu pakalpojumus, un ikviena persona drīkst brīvi pirkt šādus pārvadājumu pakalpojumus minētās teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

5. Ikvienam gaisa pārvadātājam — jebkurā laikā, jebkādā veidā, brīvi, bez ierobežojumiem vai nodokļiem, jebkurā brīvi konvertējamā valūtā un ar oficiāli piemēroto maiņas likmi — ir tiesības konvertēt un pārskaitīt vietējos ieņēmumus no otras Līgumslēdzējas puses teritorijas uz savas valsts teritoriju un, izņemot gadījumus, kad tas neatbilst vispārēji piemērojamiem normatīvajiem aktiem, uz paša izraudzītu valsti vai valstīm pēc pieprasījuma.

6. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts segt vietējos izdevumus, tostarp degvielas pirkšanu, otras Līgumslēdzējas puses teritorijā vietējā valūtā. Katras Līgumslēdzējas

puses gaisa pārvadātāji pēc saviem ieskatiem drīkst segt šādus izdevumus otras Līgumslēdzējas puses teritorijā brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar vietējo regulējumu attiecībā uz valūtu.

#### Vienošanās par sadarbību

7. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolikumu, ikviens katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājs drīkst noslēgt vienošanās par sadarbību, piemēram, vienošanās par vietu rezervēšanu tālākpārdošanai vai kopīgiem lidojumiem, ar:

- a) jebkuru Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem; un
- b) jebkuru trešās valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem, un
- c) jebkuru virszemes, sauszemes vai jūras pārvadātāju

ar noteikumu, ka i) apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir attiecīgo satiksmes tiesību turētājs un ii) līgumpārvadātājiem ir attiecīgā atļauja veikt pārvadājumus noteiktajā maršrutā atbilstīgi attiecīgajiem divpusējiem noteikumiem, un iii) vienošanās atbilst prasībām attiecībā uz drošību un konkurenci, kas parasti tiek piemērotas šādiem pasākumiem. Attiecībā uz pārdošanā piedāvājumiem pasažieru pārvadājumiem, kuros ietverti sadarbības ("code-share") lidojumi, pārdošanas vietā vai jebkurā gadījumā pie reģistrācijas vai iekāpšanas laikā, ja attiecīgā savienotā lidojuma gadījumā reģistrācija nav vajadzīga, pircēju informē par to, kuri pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji darbosies katrā pakalpojuma sektorā.

#### Virszemes transports

8. a) Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem uz virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem neattiecas normatīvie akti, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka šos virszemes pārvadājumus piedāvā gaisa pārvadātājs, izmantojot savu nosaukumu. Virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji drīkst izlemt, vai slēgt vienošanos par sadarbību. Pieņemot lēmumu par ikvienu konkrētu vienošanos, virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji var cita starpā apsvērt patērētāju intereses un tehniskus, ekonomiskus, telpas un kapacitātes ierobežojumus.
- b) Turklāt neatkarīgi no jebkuriem citiem šā nolīguma noteikumiem Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem bez ierobežojumiem ir atļauts saistībā ar starptautisko gaisa transportu izmantot jebkādu virszemes transportu kravu pārvadājumiem uz jebkuru punktu Izraēlā un Eiropas Savienībā vai trešās valstīs un no tā, tostarp pārvadājumiem uz un no visām lidostām ar muitas iestādēm un attiecīgā gadījumā ietverot tiesības pārvadāt kravas, kas atrodas muitas kontrolē, saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

Šādām kravām, ko pārvadā ar virszemes transportu vai ar gaisa transportu, lidostā ir pieejamas muitas procedūras un telpas. Gaisa pārvadātāji drīkst izvēlēties paši veikt virszemes transportēšanu vai nodrošināt to, izmantojot vienošanos ar citiem virszemes pārvadātājiem, tostarp izmantojot virszemes pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz citi gaisa pārvadātāji un netieši kravu gaisa transporta pakalpojumu sniedzēji. Šādus intermodālus kravas pārvadājumu pakalpojumus drīkst piedāvāt par vienu kopīgu cenu par apvienoto gaisa un virszemes pārvadājumu, ar noteikumu, ka kravu nosūtītāji netiek maldināti par faktiem, kas saistīti ar šādiem pārvadājumiem.

#### Noma

9. a) Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības sniegt saskaņotos pakalpojumus, izmantojot gaisa kuģi, kas ar apkalpi vai bez tās iznomāts no jebkura, tostarp trešo valstu, gaisa pārvadātāja, ar noteikumu, ka visi šādu vienošanos dalībnieki atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kuros Līgumslēdzējas puses parasti piemēro šādiem pasākumiem.
- b) Neviena no Līgumslēdzējām pusēm nepieprasa, lai gaisa pārvadātājiem, kas iznomā savu aprīkojumu, būtu tiesības veikt satiksmi saskaņā ar šo nolikumu.
- c) Ja kāds Izraēlas gaisa pārvadātājs vai Eiropas Savienības gaisa pārvadātājs nolūkā izmantot šajā nolīgumā paredzētās tiesības iznomā gaisa kuģi ar apkalpi ("wet-leasing") no tādas trešās valsts, kas nav minēta III pielikumā, tas ir uzskatāms par izņēmuma gadījumu vai risinājumu pagaidu nepieciešamību apmierināšanai. Šādas iznomāšanas ar apkalpi gadījumā i) ir vajadzīgs iepriekšējs apstiprinājums no iestādes, kas izsniegusi licenci gaisa pārvadātājam, kurš savu gaisa kuģi iznomā, ii) un par to informē tās otras Līgumslēdzējas puses kompetento iestādi, kur nomāto gaisa kuģi (attiecīgi, ar apkalpi) paredzēts ekspluatēt.

Šā apakšpunkta piemērošanas nolūkā termins "gaisa kuģis" ir tāda trešās valsts gaisa pārvadātāja gaisa kuģis, kam Eiropas Savienībā un/vai Izraēlā ekspluatācijas aizliegums nav noteikts.

#### Franšīze un marķējums

10. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības slēgt franšīzes vai marķēšanas nolīgumus ar jebkuras Līgumslēdzējas puses vai trešo valstu komercsabiedrībām, tostarp gaisa pārvadātājiem, ar noteikumu, ka gaisa pārvadātājiem ir attiecīga atļauja un tie atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kuros Līgumslēdzējas puses piemēro šādiem pasākumiem, jo sevišķi tiem, kuros pieprasīts izpaust pakalpojumu veicošā gaisa pārvadātāja identitāti.

#### Laika nišu piešķiršana

11. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka procedūras, vadlīnijas un noteikumi attiecībā uz laika nišu pārvaldību tās teritorijā esošajās lidostās tiek piemēroti bez diskriminācijas, efektīvā un pārredzamā veidā.



Apspriešanās Apvienotajā komitejā

12. Ja viena Līgumslēdzēja puse uzskata, ka otra Līgumslēdzēja puse pārkāpj šā panta noteikumus, tā savus apsvērumus dara zināmu otrai Līgumslēdzējai pusei un pieprasa apspriešanos atbilstīgi 22. panta 4. punktam.

#### 9. pants

##### Muitas nodokļi un maksājumi

1. Ierodoties vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā, gaisa kuģi, kurš iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, ko veic otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji, tā parasto aprīkojumu, degvielu, smērvielas, tehniskos palīgmateriālus patēriņam, lidlauka aprīkojumu, rezerves daļas (tostarp dzinējus), gaisa kuģa krājumus (tostarp, bet ne tikai tādas preces kā pārtika, dzērieni un alkoholiskie dzērieni, tabakas izstrādājumi un citi ražojumi, kas lidojuma laikā ierobežotā daudzumā ir paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru patēriņam) un citus priekšmetus, kas paredzēti izmantošanai vai tiek izmantoti tikai saistībā ar starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa ekspluatāciju vai apkalpošanu, uz savstarpības pamata atbrīvo no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un nodevām, ko a) uzliek valsts vai vietējās iestādes vai Eiropas Savienība un b) kas nav balstītas uz sniegto pakalpojumu izmaksām, ar noteikumu, ka šāds aprīkojums un krājumi paliek gaisa kuģī.

2. Uz savstarpības pamata atbrīvojumu no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kuri minēti šā panta 1. punktā, izņemot maksājumus, kas balstīti uz sniegtā pakalpojuma izmaksām, piemēro šādos gadījumos:

- a) gaisa kuģa krājumiem, kas ir ievesti vai piegādāti Līgumslēdzējas puses teritorijā un samērīgā daudzumā iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;
- b) lidlauka aprīkojumam un rezerves daļām (tostarp dzinējiem), kas ievesti Līgumslēdzējas puses teritorijā, lai apkalpotu, veiktu tehnisko apkopi vai remontētu tādu otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, kas tiek izmantoti starptautiskajos gaisa pārvadājumos;
- c) degvielai, smērvielām un tehniskajiem palīgmateriāliem patēriņam, kas ir ievesti vai piegādāti Līgumslēdzējas puses teritorijā, lai tos izmantotu otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;
- d) iespieddarbiem — kā noteikts katras Līgumslēdzējas puses muitas tiesību aktos —, kas ir ievesti vai piegādāti vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā un iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas, un

e) drošuma un drošības aprīkojumam izmantošanai lidostās vai kravas terminālos.

3. Nekas šajā nolīgumā neliedz Līgumslēdzējai pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus degvielai, kas tās teritorijā nediskriminējošā veidā piegādāta izmantošanai gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas veic lidojumus starp diviem punktiem tās teritorijā. Vienas Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem, kad tie ierodas, uzturas otras Līgumslēdzējas puses teritorijā un kad atstāj šo teritoriju, jāievēro minētās otras Līgumslēdzējas puses tiesību akti un noteikumi attiecībā uz gaisa kuģu degvielas pārdošanu, piegādi un izmantošanu.

4. Gaisa kuģa pamataprīkojumu, kā arī šā panta 1. un 2. punktā minētos materiālus, krājumus un rezerves daļas, kas parasti paliek Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja ekspluatētā gaisa kuģī, drīkst izkraut otras Līgumslēdzējas puses teritorijā vienīgi ar minētās Līgumslēdzējas puses muitas dienestu atļauju, un var prasīt, lai tie tiktu uzglabāti minēto iestāžu uzraudzībā vai kontrolē uz laiku līdz to atkārtotai izvešanai vai citai realizācijai saskaņā ar muitas noteikumiem.

5. Šajā pantā paredzētie atbrīvojumi ir spēkā arī gadījumos, kad vienas Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kam otra Līgumslēdzēja puse līdzīgi piešķirusi tādas pašas atbrīvojumus, par 1. un 2. punktā minēto priekšmetu nomu vai pārvietošanu otras Līgumslēdzējas puses teritorijā.

6. Nekas šajā nolīgumā neliedz nevienai Līgumslēdzējai pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus precēm, ko pārdod citādā veidā nekā pasažieru patēriņam gaisa kuģī gaisa pārvadājumu pakalpojuma posmā starp diviem punktiem tās teritorijā, kur ir atļauta iekāpšana vai izkāpšana.

7. Šā nolīguma noteikumi neietekmē PVN jomu, izņemot nodokli importam. Šis nolīgums neietekmē starp Eiropas Savienības dalībvalstīm un Izraēlu noslēgto spēkā esošo nolīgumu noteikumus par ienākuma un kapitāla nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu.

#### 10. pants

##### Lidostu, aviācijas objektu un pakalpojumu lietošanas maksas

1. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras var uzlikt otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem par aeronavigācijas un gaisa satiksmes vadības pakalpojumu izmantošanu, ir taisnīgas, samērīgas, saistītas ar izmaksām un nav diskriminējošas. Jebkurā gadījumā šāda veida lietošanas maksas otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam.

2. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras var

uzlikt otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem par lidostas, aviācijas drošības pakalpojumu un saistītu objektu un pakalpojumu izmantošanu, nav netaisnīgi diskriminējošas un ir objektīvi sadalītas starp lietotāju kategorijām. Šīs maksas var atspoguļot, bet nevar pārsniegt pilnas izmaksas, kas kompetentajām maksas iekasētājām iestādēm vai struktūrām rodas par attiecīgās lidostas un aviācijas drošības objektu un pakalpojumu nodrošināšanu minētajā lidostā vai minētās lidostas sistēmā. Šīs maksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc nolietojuma summas atskaitīšanas. Objektus un pakalpojumus, par ko nosaka lietošanas maksas, nodrošina efektīvi un ekonomiski. Jebkurā gadījumā šīs maksas otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam maksu aprēķināšanas brīdī.

3. Katra Līgumslēdzēja puse atbalsta apspriešanos starp tās teritorijā esošajām kompetentajām maksājumu noteikšanas iestādēm vai struktūrām un tiem gaisa pārvadātājiem vai tos pārstāvošajām struktūrām, kuri izmanto pakalpojumus un objektus, kā arī aicina, lai kompetentās iestādes vai struktūras katram lidostas izmantotājam vai lidostas izmantotāju pārstāvjiem vai asociācijām sniegtu informāciju par komponentiem, pamatojoties uz kuriem tiek noteikta visu to maksu sistēma vai apjoms, ko katrā lidostā iekasē lidostas administrācija, jo šāda informācija var būt nepieciešama, lai varētu precīzi izanalizēt to, cik pamatoti ir maksājumi, ievērojot šā panta 1. un 2. punktā noteiktos principus. Katra Līgumslēdzēja puse aicina maksas iekasētājas kompetentās iestādes sniegt lietotājiem pamatotu paziņojumu par visiem priekšlikumiem mainīt lietošanas maksas, lai minētās iestādes varētu ņemt vērā lietotāju pausto viedokli pirms šādu izmaiņu veikšanas.

4. Strīdu atrisināšanas procedūrās saskaņā ar 23. pantu nevar uzskatīt, ka kāda no Līgumslēdzējām pusēm pārkāpusi šā panta noteikumus, izņemot gadījumus, kad a) tā pieteikamā laika posmā nav pārskatījusi lietošanas maksas vai praksi, kas ir otras Līgumslēdzējas puses sūdzības priekšmets, vai b) pēc tādas pārskatīšanas tā nav veikusi visus tai iespējamus pasākumus, lai labotu jebkādu lietošanas maksu vai praksi, kas nav saskaņā ar šo pantu.

#### 11. pants

##### Cenas

1. Līgumslēdzējas puses ļauj gaisa pārvadātājiem brīvi noteikt cenas, pamatojoties uz brīvu un godīgu konkurenci.
2. Līgumslēdzējas puses nepieprasa reģistrēt cenas.
3. Kompetentās iestādes var savstarpēji apspriest jautājumus par negodīgu, nesamērīgu un diskriminējošu cenu noteikšanu, kā arī citus jautājumus.

#### 12. pants

##### Statistika

1. Katra Līgumslēdzēja puse sniedz otrai Līgumslēdzējai pusei savos normatīvajos aktos noteikto statistiku un — pēc pieprasījuma — citu pieejamo statistikas informāciju, kas var būt

nepieciešama, lai izskatītu gaisa pārvadājumu darbības rādītājus atbilstīgi šim nolīgumam.

2. Līgumslēdzējas puses saskaņā ar 22. pantu sadarbojas Apvienotajā komitejā, lai uzlabotu savstarpēju apmaiņu ar statistikas informāciju, kas vajadzīga gaisa pārvadājumu attīstības pārraudzībai atbilstīgi šim nolīgumam.

## II SADAĻA

### SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

#### 13. pants

##### Lidojumu drošība

1. Neskarot Līgumslēdzēju pušu likumdošanas iestāžu diskrecionāro varu, Līgumslēdzējas puses cieši sadarbojas lidojumu drošības jomā, lai, ciktāl tas praktiski iespējams, ieviestu saskaņotus noteikumus un panāktu, ka puses savstarpēji atzīst viena otras ieviestos drošības standartus. Šo sadarbības procesu pārrauga Apvienotā komiteja ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras palīdzību.

2. Līgumslēdzējas puses gādā par to, lai to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras kā minimumu nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu līmeņa izpildi saistībā ar gaisa transportu, kas noteikti IV pielikuma A daļā VI pielikumā paredzētajā kārtībā.

3. Līgumslēdzēju pušu kompetentās iestādes šajā nolīgumā noteikto gaisa satiksmes līdzekļu ekspluatācijas nolūkā atzīst par derīgām vienas otrai izsniegtas vai par derīgām atzītas un joprojām spēkā esošas lidojumderīguma apliecības, lidošanas pieredzes apliecības un licences, ar noteikumu, ka šādas apliecības vai licences atbilst vismaz minimālajiem standartiem, kādus ir iespējams noteikt saskaņā ar Konvenciju. Tomēr kompetentās iestādes var atteikties atzīt par derīgām lidojumu veikšanas nolūkos virs savas valsts teritorijas lidošanas pieredzes apliecības un licences, ko to valsts pilsoņiem ir iesūdzējušas vai atzinušas par derīgām citas šādas iestādes.

4. Katra Līgumslēdzēja puse jebkurā laikā var pieprasīt apspriešanos par otras Līgumslēdzējas puses uzturētajiem drošības standartiem jomās, kas saistītas ar aeronavigācijas iekārtām, lidojuma apkalpi, gaisa kuģiem un gaisa kuģu ekspluatāciju. Šādas apspriešanās notiek trīsdesmit (30) dienās pēc minētā pieprasījuma iesniegšanas.

5. Ja pēc šādas apspriešanās viena Līgumslēdzēja puse konstatē, ka 4. punktā minētajās jomās otra puse faktiski neuztur un nepiemēro drošības standartus atbilstīgi tajā laikā piemērojamajiem standartiem, kas izriet no Konvencijas, otra Līgumslēdzēja puse ir jāinformē gan par šiem apsvērumiem, gan par pasākumiem, kuri tiek uzskatīti par vajadzīgiem nolūkā nodrošināt atbilstību ICAO standartiem. Otra Līgumslēdzēja puse noteiktā termiņā pieņem piemērotus korektīvus pasākumus.

6. Līgumslēdzējas puses nodrošina, ka vienā Līgumslēdzējā pusē reģistrētam gaisa kuģim, par kuru pastāv aizdomas, ka

tas neatbilst starptautiskajiem lidojumu drošības standartiem, kas noteikti saskaņā ar Konvenciju par nosēšanas starptautiskajai gaisa satiksmei atvērtās lidostās, otras Līgumslēdzējas puses teritorijā tās kompetentās iestādes veic perona pārbaudi gaisa kuģī un gaisa kuģa ārpusē, lai pārbaudītu gan gaisa kuģa un apkalpes dokumentu derīgumu, gan gaisa kuģa un tā aprīkojuma faktisko stāvokli.

7. Jebkuras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes veic piemērotus un tūlītējus pasākumus, ja tās konstatē, ka gaisa kuģis, kāda gaisa kuģa sastāvdaļa vai darbība, iespējams,

a) neatbilst standartu minimumam, kas noteikts saskaņā ar Konvenciju, vai

b) rada nopietnas bažas, kā tiek konstatēts šā panta 6. punktā minēto pārbaudītu rezultātā saskaņā ar Konvencijas 16. pantu, ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst ar Konvenciju noteiktajam standartu minimumam, vai

c) rada nopietnas bažas, ka saskaņā ar Konvenciju noteiktais standartu minimums netiek efektīvi uzturēts un pārvaldīts.

8. Ja vienas Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes rīkojas saskaņā ar 7. punktu, tās savlaicīgi informē otras Līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes par šādas rīcības uzsākšanu, minot tās iemeslus.

9. Kad ir svarīgi steidzami rīkoties, lai nodrošinātu kāda gaisa pārvadātāja darbības drošumu, katra Līgumslēdzēja puse patur tiesības nekavējoties apturēt otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāja vai gaisa pārvadātāju darbības atļauju vai manīt šādas atļaujas nosacījumus.

10. Ja pasākumi, kas tiek veikti, piemērojot 7. vai 9. punktu, netiek pārtraukti, pat ja pamatojums to uzsākšanai vairs nepastāv, jebkura no Līgumslēdzējām pusēm var vērsties ar šo jautājumu Apvienotajā komitejā.

#### 14. pants

##### Aviācijas drošība

1. Līgumslēdzējas puses atkārtoti apliecinā to savstarpējās saistības rūpēties par civilās aviācijas drošību pret nesankcionētas iejaukšanās aktiem un jo īpaši to saistības saskaņā ar Konvenciju, Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kas parakstīta Tokijā 1963. gada 14. septembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kas parakstīta Hāgā 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kas parakstīta Monreālā 1971. gada 23. septembrī, Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīts Monreālā 1988. gada 24. februārī, ciktāl Līgumslēdzējas puses ir šo konvenciju, kā arī citu konvenciju un protokolu, kas saistīti ar civilās aviācijas drošību, dalībnieces.

2. Līgumslēdzējas puses pēc attiecīga lūguma sniedz viena otrai visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu civilo gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības, kas ir vērstas pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, un jebkādu citus draudus aviācijas drošībai.

3. Līgumslēdzējas puses to savstarpējās attiecībās rīkojas saskaņā ar aviācijas drošības standartiem un saskaņā ar Konvencijas pielikumos ietverto ICAO noteikto ieteicamo praksi, ciktāl tā ir piemērojama, tādā mērā, kādā šie drošības noteikumi Līgumslēdzējām pusēm ir piemērojami. Līgumslēdzējas puses pieprasa, lai tajās reģistrētie gaisa kuģu ekspluatanti, uzņēmēji, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā mītne atrodas to teritorijā, un lidostu ekspluatanti to teritorijā darbotos vismaz saskaņā ar šiem aviācijas drošības noteikumiem.

4. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka to teritorijā tiek veikti efektīvi pasākumi, lai aizsargātu gaisa kuģus, pārbaudītu pasažierus un to rokas bagāžu un īstenotu apkalpes, kravas (tostarp nododamās bagāžas) un gaisa kuģa krājumu piemērotas pārbaudes pirms iekāpšanas un iekraušanas, kā arī tās laikā, un to, ka minētie pasākumi tiek pielāgoti pieaugošu draudu gadījumā. Katra Līgumslēdzēja puse piekrīt, ka to gaisa pārvadātājiem drīkst pieprasīt ievērot aviācijas drošības noteikumus, kas minēti 3. punktā un ko pieprasa otra Līgumslēdzēja puse, kad tie ierodas vai atrodas minētās otras Līgumslēdzējas puses teritorijā vai izbrauc no tās. Ja Līgumslēdzēja puse ir informēta par konkrētiem draudiem kādam konkrētam lidojumam vai konkrētu lidojumu sērijai, kuru izlidošanas punkts vai galamērķis ir otras Līgumslēdzējas puses teritorijā, tā šo faktu dara zināmu otrai Līgumslēdzējai pusei, un pirmā Līgumslēdzēja puse var pieņemt lēmumu piemērot īpašus drošības pasākumus atbilstīgi minētajiem draudiem, ievērojot 6. panta noteikumus.

5. Līgumslēdzējas puses vienojas sadarboties, lai panāktu Līgumslēdzēju pušu pieņemto drošības standartu savstarpēju atzīšanu. Šim nolūkam Līgumslēdzējas puses izstrādā administratīvu kārtību apspriežu organizēšanai par pastāvošajiem un plānotiem aviācijas drošības pasākumiem un par sadarbību un informācijas apmaiņu saistībā ar Līgumslēdzēju pušu īstenojamiem kvalitātes kontroles pasākumiem. Līgumslēdzēja puse var arī pieprasīt sadarbību ar otru Līgumslēdzēju pusi, lai novērtētu, vai minētās otras Līgumslēdzējas puses īpašie drošības pasākumi atbilst prasībām, kuras izvirzījusi prasītāja Līgumslēdzēja puse. Ņemot vērā novērtējumu rezultātus, pieprasījuma iesniedzēja Līgumslēdzēja puse var izlemt, vai otras Līgumslēdzējas puses teritorijā tiek piemēroti līdzvērtīga standarta drošības pasākumi, lai tranzīta pasažieri, tranzīta bagāža un/vai tranzīta krava varētu tikt atbrīvota no atkārtotas pārbaudes pieprasījuma iesniedzējas Līgumslēdzējas puses teritorijā. Par šādu lēmumu ir jāpaziņo otrai Līgumslēdzējai pusei.

6. Katra Līgumslēdzēja puse pozitīvi reaģē uz jebkuru otras Līgumslēdzējas puses prasību pamatotu, īpašu drošības pasākumu veikšanai, lai novērstu konkrētus draudus. Izņemot ārkārtas situācijās, katra Līgumslēdzēja puse iepriekš informē otru Līgumslēdzēju pusi par visiem īpašajiem drošības pasākumiem, ko paredzēts ieviest un kas varētu radīt būtisku finansiālu vai operacionālu ietekmi uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem,

kurus sniedz saskaņā ar šo nolīgumu. Katra Līgumslēdzēja puse atbilstīgi šā nolīguma 22. pantam var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai apspriestu šādus drošības pasākumus.

7. Civilo gaisa kuģu nelikumīgas sagrābšanas incidenta vai šāda incidenta draudu gadījumā, vai citādu pret šādu gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu vērstu nelikumīgu aktu gadījumā Līgumslēdzējas puses palīdz cita citai, atvieglinot saziņu un citus atbilstīgus pasākumus, kuru nolūks ir ātri un droši izbeigt šādu incidentu vai tā draudus.

8. Katra Līgumslēdzēja puse veic visus pasākumus, ko tā uzskata par lietderīgiem, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģis, kurš nelikumīgi sagrābts vai pret kuru veiktas citas nelikumīgas darbības, un kurš atrodas uz zemes tās teritorijā, tiek aizturēts uz zemes, ja vien gaisa kuģa izlidošanas nepieciešamību nerada primārais pienākums aizsargāt cilvēku dzīvības. Ja vien tas ir lietderīgi, šādus pasākumus veic uz savstarpējas apspriešanās pamata.

9. Ja Līgumslēdzējai pusei ir pietiekams pamats uzskatīt, ka otra Līgumslēdzēja puse neievēro šajā pantā minētos aviācijas drošības noteikumus, minētā Līgumslēdzēja puse var pieprasīt tūlītēju apspriešanos ar otru Līgumslēdzēju pusi.

10. Neskarot 4. pantu, gadījumā, ja piecpadsmit (15) dienās pēc šādas prasības izteikšanas nav panākta apmierinoša vienošanās, tas ir pamats, lai aizturētu, atsauktu vai ierobežotu otras Līgumslēdzējas puses vienu vai vairāku gaisa pārvadātāju darbības atļauju vai noteiktu nosacījumus šādām atļaujām.

11. Ja to prasa tūlītēji un ārkārtas draudi, Līgumslēdzēja puse drīkst veikt pagaidu pasākumus pirms piecpadsmit (15) dienu termiņa beigām.

12. Neskarot gadījumus, kad ir vajadzīga tūlītēja rīcība, lai aizsargātu pārvadājumu drošību, Līgumslēdzējas puses apstiprina, ka, apsverot drošības pasākumu ieviešanu, Līgumslēdzējai pusei ir jānovērtē to iespējamā nelabvēlīgā ekonomiskā un funkcionālā ietekme uz gaisa pārvadājumu norisi atbilstīgi šim nolīgumam un, ja vien tiesību akti to neaizliedz, šādi faktori ir jāņem vērā, nosakot nepieciešamos un atbilstīgos pasākumus minēto drošības jautājumu risināšanai.

13. Jebkāda rīcība saskaņā ar 10. vai 11. punktu tiek pārtraukta, kad otra Līgumslēdzēja puse ir izpildījusi šā panta noteikumus.

14. Neatkarīgi no šā panta puses vienojas par to, ka ne vienai, ne otrai Līgumslēdzējai pusei nav pienākuma izpaust tādu informāciju, kas varētu kaitēt katras Līgumslēdzējas puses valsts drošībai.

#### 15. pants

##### Gaisa satiksmes pārvaldība

1. Līgumslēdzējas puses vienojas cieši sadarboties gaisa satiksmes pārvaldības jomā ar mērķi paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu, tajā iekļaujot Izraēlu, nolūkā pastiprināt drošību un celt

vispārējo gaisa satiksmes efektivitāti, optimizēt jaudu un pēc iespējas mazināt aizkavēšanos. Šajā nolūkā Izraēla novērotāja statusā iesaistās Eiropas vienotās gaisa telpas komitejas darbā. Apvienotā komiteja pārrauga šo sadarbības procesu.

2. Ar mērķi atvieglināt Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu piemērošanu to teritorijās:

a) Izraēla veic nepieciešamos pasākumus, lai pielāgotu savas satiksmes pārvaldības institucionālās struktūras Eiropas vienotajai gaisa telpai, jo īpaši izveidojot tādu attiecīgu pārraudzības valsts struktūru, kas būtu vismaz funkcionāli neatkarīga no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem; un

b) Eiropas Savienība piesaista Izraēlu attiecīgajām funkcionālajām iniciatīvām tādās jomās kā aeronavigācijas pakalpojumi, gaisa telpa un savietojamība, kas izriet no Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas, jo īpaši izvērsot pienācīgu koordināciju SESAR programmas ietvaros.

3. a) Līgumslēdzējas puses gādā par to, lai to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras kā minimumu nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu izpildi saistībā ar gaisa transportu, kas noteikti IV pielikuma B daļas A sadaļā VI pielikumā paredzētajā kārtībā.

b) Līgumslēdzējas puses pieliek pūliņus, lai rīkotos saskaņā ar Eiropas Savienības regulatīvajām prasībām un standartiem attiecībā uz gaisa transportu, kuri noteikti IV pielikuma B daļas B sadaļā VI pielikumā paredzētajā kārtībā.

#### 16. pants

##### Vide

1. Līgumslēdzējas puses atzīst, cik liela nozīme starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā ir vides aizsardzībai.

2. Līgumslēdzējas puses apstiprina, ka nolūkā samazināt civilās aviācijas ietekmi uz vidi ir nepieciešama faktiska rīcība vispasaules, reģionālā, nacionālā un/vai vietējā mērogā.

3. Līgumslēdzējas puses atzīst, cik svarīgi ir sadarboties un daudzpusējās sarunās apspriest un censties mazināt aviācijas ietekmi uz vidi un ekonomiku, un nodrošināt, ka visi negatīvo ietekmi mazinošie pasākumi ir pilnīgi savietojami ar šā nolīguma mērķiem.

4. Nevienš šā nolīguma noteikums nav interpretējams tā, lai ierobežotu kādas Līgumslēdzējas puses kompetento iestāžu pilnvaras veikt visus atbilstošos pasākumus, lai novērstu vai citādi risinātu jautājumu par gaisa transporta ietekmi uz vidi, ar noteikumu, ka šādi pasākumi tiek piemēroti neatkarīgi no valstspiederības.

5. Līgumslēdzējas puses gādā par to, lai to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras kā minimumu nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu izpildi saistībā ar gaisa transportu, kas noteikti IV pielikuma C daļā VI pielikumā paredzētajā kārtībā.

### 17. pants

#### Gaisa pārvadātāju atbildība

1. Līgumslēdzējas puses atkārtoti apliecina savas saistības, ko tās uzņēmušas atbilstīgi Konvencijai par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Monreālā 1999. gada 28. maijā (Monreālas konvencija).

2. Līgumslēdzējas puses gādā par to, lai to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras kā minimumu nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu izpildi saistībā ar gaisa transportu, kas noteikti IV pielikuma D daļā VI pielikumā paredzētajā kārtībā.

### 18. pants

#### Patērētāju tiesības un personas datu aizsardzība

Līgumslēdzējas puses gādā par to, lai to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras kā minimumu nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu izpildi saistībā ar gaisa transportu, kas noteikti IV pielikuma E daļā VI pielikumā paredzētajā kārtībā.

### 19. pants

#### Datorizētas rezervēšanas sistēmas

Līgumslēdzējas puses taisnīgi un bez diskriminācijas piemēro savus normatīvos aktus, tostarp konkurences noteikumus, datorizēto rezervēšanas sistēmu darbībai. Uz vienas Līgumslēdzējas puses datorizētajām rezervēšanas sistēmām, gaisa pārvadātājiem un ceļojumu aģentūrām attiecas tikpat labvēlīgs režīms kā tas, ko piemēro datorizētās rezervēšanas sistēmām, gaisa pārvadātājiem un ceļojumu aģentūrām, kas darbojas otras Līgumslēdzējas puses teritorijā.

### 20. pants

#### Sociālie aspekti

Līgumslēdzējas puses gādā par to, lai to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras kā minimumu nodrošinātu vismaz to regulatīvo prasību un standartu izpildi saistībā ar gaisa transportu, kas noteikti IV pielikuma F daļā VI pielikumā paredzētajā kārtībā.

## III SADAĻA

### INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

#### 21. pants

##### Interpretācija un īstenošana

1. Līgumslēdzējas puses veic visus attiecīgos pasākumus, vispārējos vai īpašos, lai nodrošinātu no nolīguma izrietošo saistību izpildi, un atturas no jebkādiem pasākumiem, kas varētu apdraudēt nolīguma mērķu sasniegšanu.

2. Katra Līgumslēdzēja puse tās teritorijā ir atbildīga par šā nolīguma pienācīgu īstenošanu un jo īpaši par to regulatīvo prasību un standartu pienācīgu piemērošanu attiecībā uz gaisa transportu, kas precizēti IV pielikumā VI pielikumā paredzētajā kārtībā.

3. Katra Līgumslēdzēja puse sniedz otrai Līgumslēdzējai pusei, ievērojot attiecīgās Līgumslēdzējas puses piemērojamās tiesību aktus, visu vajadzīgo informāciju un palīdzību gadījumā, ja minētā otra Līgumslēdzēja puse atbilstoši savām šajā nolīgumā paredzētajām pilnvarām veic izmeklēšanu par iespējamām pārkāpumiem.

4. Kad vien Līgumslēdzējas puses rīkojas atbilstīgi ar šo nolīgumu piešķirtajām pilnvarām jautājumos, kuros otra Līgumslēdzēja puse ir ieinteresēta un kas attiecas uz otras Līgumslēdzējas puses iestādēm vai uzņēmumiem, otras Līgumslēdzējas puses kompetentajām iestādēm jābūt pilnīgi informētām un tām jābūt iespējai paust savus apsvērumus pirms galīgā lēmuma pieņemšanas.

#### 22. pants

##### Apvienotā komiteja

1. Ar šo tiek izveidota komiteja, kuru veido Līgumslēdzēju pušu pārstāvji (turpmāk — "Apvienotā komiteja"), kas ir atbildīga par šā nolīguma administrēšanu un nodrošina tā pareizu izpildi. Šajā nolūkā tā sniedz ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, ko paredz šis nolīgums.

2. Apvienotās komitejas lēmumi tiek pieņemti vienprātīgi un ir saistoši abām Līgumslēdzējām pusēm. Līgumslēdzējas puses tos īsteno saskaņā ar saviem noteikumiem.

3. Apvienotā komiteja pieņem savu reglamentu.

4. Apvienotā komiteja sanāk pēc vajadzības un vismaz vienreiz gadā. Jebkura no Līgumslēdzējām pusēm var pieprasīt sanāksmes sasaukšanu.

5. Līgumslēdzēja puse arī drīkst pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai censtos atrisināt jebkuru jautājumu, kas attiecas uz nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Šādi sanāksmei ir jānotiek iespējami nekavējoties un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc pieprasījuma saņemšanas par sanāksmes sasaukšanu, ja vien Līgumslēdzējas puses nevienojas citādi.

6. Šā nolīguma pareizas īstenošanas nolūkā Līgumslēdzējas puses apmainās ar informāciju un pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses pieprasījuma apspriežas Apvienotajā komitejā.

7. Ja pēc kādas Līgumslēdzējas puses ieskatiem otra Līgumslēdzēja puse pienācīgi nepilda Apvienotās komitejas lēmumu, tā var prasīt, lai šo jautājumu izskata Apvienotajā komitejā. Ja Apvienotā komiteja nespēj atrisināt šo jautājumu divu mēnešu laikā pēc tā iesniegšanas, pieprasītāja Līgumslēdzēja puse drīkst īstenot attiecīgus aizsargpasākumus saskaņā ar 24. pantu.

8. Apvienotās komitejas lēmumos jāmin datums, kad tos īsteno Līgumslēdzējas puses, un jebkāda cita informācija, kas var attiekties uz uzņēmējiem.

9. Neskarot 2. punktu, ja Apvienotā komiteja nav pieņēmusi lēmumu par kādu tai iesniegto jautājumu sešu mēnešu laikā pēc jautājuma iesniegšanas datuma, Līgumslēdzējas puses drīkst veikt piemērotus pagaidu aizsargpasākumus saskaņā ar 24. pantu.

10. Apvienotā komiteja izskata jautājumus saistībā ar divpusējām investīcijām vairākuma līdzdalību vai izmaiņām Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātāju faktiskā kontrolē.

11. Apvienotā komiteja arī izvērsē sadarbību,

- a) pildot savas īpašās funkcijas saistībā ar regulatīvās sadarbības procesu, kā norādīts nolīguma II sadaļā;
- b) veicinot informācijas apmaiņu speciālistu līmenī par jauniem tiesību aktiem vai likumdošanas iniciatīvām un norisēm, tostarp aizsardzības, drošības, vides, aviācijas infrastruktūras (arī attiecībā uz laika nišām), konkurences apstākļu, kā arī patērētāju aizsardzības jomā;
- c) regulāri pārbaudot nolīguma sociālo ietekmi tā īstenošanas gaitā, jo īpaši nodarbinātības jomā, un izstrādājot veidu, kā atbilstīgi jāreaģē uz problēmām, kas atzītas par pamatotām;
- d) ar vienprātīgu lēmumu vienojoties par priekšlikumiem, stratēģijām vai tādiem procedurāla rakstura dokumentiem, kas tieši saistīti ar šā nolīguma darbību;
- e) apsverot iespējamās jomas nolīguma turpmākai izvērsēšanai, arī ieteikumus par nolīguma grozījumiem, un
- f) administrējot IV pielikuma A.1. sadaļas piemērošanu (to gaisa pārvadātāju saraksts, kam noteikts darbības aizliegums).

12. Pusēm ir kopīgs mērķis — maksimāli palielināt ieguvumu abu pušu patērētājiem, gaisa pārvadātājiem, darbaspēkam un sabiedrībai, šā nolīguma piemērošanas jomā ietverot arī trešās valstis. Šajā nolūkā Apvienotā komiteja izstrādās priekšlikumu par nosacījumiem un procedūrām, tostarp par jebkādiem grozījumiem, kas būtu jāizdara šajā nolīgumā, lai trešās valstis varētu tam pievienoties.

### 23. pants

#### Strīdu atrisināšana un izšķiršana

1. Jebkura no Līgumslēdzējām pusēm ar diplomātiskiem līdzekļiem var vērsties saskaņā ar Asociācijas nolīgumu izveidotajā Asociācijas padomē ar lūgumu izskatīt jebkuru strīdu saistībā ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, kas nav atrisināts saskaņā ar 22. pantu. Šā panta nolūkos saskaņā ar Asociācijas nolīgumu izveidotā Asociācijas padome darbojas kā Apvienotā komiteja.

2. Asociācijas padome var strīdu izšķirt, pieņemot lēmumu.

3. Līgumslēdzējas puses veic nepieciešamos pasākumus, lai īstenotu 2. punktā minēto lēmumu.

4. Ja Līgumslēdzējas puses nespēj strīdu izšķirt saskaņā ar 2. punktu, strīds pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses prasības tiek

iesniegts šķīrējtiesai, kuru veido trīs šķīrējtiesneši saskaņā ar turpmāk noteikto procedūru:

- a) katra Līgumslēdzēja puse ieceļ šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) dienās pēc dienas, kad tā saņēmusi paziņojumu par prasību izšķirt strīdu no šķīrējtiesas, pie kuras ar diplomātiskiem līdzekļiem vērsusies otra Līgumslēdzēja puse; trešo šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) papildu dienās ieceļ puses. Ja viena no Līgumslēdzējām pusēm nav iecēlusi šķīrējtiesnesi noteiktajā laika posmā vai ja trešais šķīrējtiesnesis nav iecelts noteiktajā laikposmā, katra Līgumslēdzēja puse var pieprasīt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) Padomes priekšsēdētājam iecelt šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus atkarā no konkrētā gadījuma;
- b) trešajam šķīrējtiesnesim, kas iecelts saskaņā ar a) apakšpunkta noteikumiem, jābūt tādas trešās valsts valstspiederīgajam, kam šā šķīrējtiesneša iecelšanas laikā ir diplomātiskas attiecības ar katru no Līgumslēdzējām pusēm un jāpilda šķīrējtiesas priekšsēdētāja funkcijas;
- c) šķīrējtiesa pieņem savu reglamentu; un
- d) saskaņā ar šķīrējtiesas galīgo lēmumu strīda izšķiršanas izmaksas tiek sadalītas vienādi starp Līgumslēdzējām pusēm.

5. Pēc Līgumslēdzējas puses pieprasījuma šķīrējtiesa var likt otrai Līgumslēdzējai pusei īstenot pagaidu korektīvus pasākumus līdz galīgā šķīrējtiesas lēmuma pieņemšanai.

6. Šķīrējtiesa visus pagaidu lēmumus vai galīgos lēmumus cenšas pieņemt vienprātīgi. Ja panākt vienprātīgu lēmumu nav iespējams, šķīrējtiesa savus lēmumus pieņem ar balsu vairākumu.

7. Ja viena Līgumslēdzēja puse nerīkojas saskaņā ar šķīrējtiesas lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar šā panta noteikumiem, trīsdesmit (30) dienās no iepriekš minētā lēmuma paziņošanas, otra Līgumslēdzēja puse drīkst, kamēr vien šis lēmums joprojām netiek ievērots, ierobežot, apturēt vai atsaukt tiesības vai privilēģijas, kuras tā saskaņā ar šā nolīguma noteikumiem piešķirusi vainīgajai Līgumslēdzējai pusei.

### 24. pants

#### Aizsargpasākumi

1. Līgumslēdzējas puses veic jebkurus vispārīgus vai konkrētus pasākumus, kas vajadzīgi saistību izpildei saskaņā ar šo nolīgumu. Tas gādā par to, lai tiktu sasniegti šajā nolīgumā noteiktie mērķi.

2. Ja kāda Līgumslēdzēja puse uzskata, ka otra Līgumslēdzēja puse nepilda kādu pienākumu saskaņā ar šo nolīgumu, tā var veikt attiecīgus pasākumus. Aizsargpasākumi ir ierobežoti attiecībā uz to darbības jomu un termiņu tā, kā tas ir noteikti nepieciešams, lai atrisinātu situāciju vai saglabātu šā nolīguma līdzsvaru. Priekšroka ir pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbību.

3. Līgumslēdzēja puse, kas apsver iespēju veikt aizsargpasākumus, ar Apvienotās komitejas starpniecību informē otro Līgumslēdzēju pusi un sniedz visu atbilstošo informāciju.

4. Līgumslēdzējas puses nekavējoties sāk apspriedes Apvienotajā komitejā, lai rastu visiem pieņemamu risinājumu.

5. Neskarot 3. panta 1. punkta d) apakšpunktu, 4. panta 1. punkta d) apakšpunktu, kā arī 13. un 14. pantu, attiecīgā Līgumslēdzēja puse nedrīkst veikt aizsargpasākumus, kamēr nav pagājis viens mēnesis pēc paziņojuma izdarīšanas saskaņā ar 3. punktu, ja vien apspriešanās procedūra saskaņā ar 4. punktu nav pabeigta pirms noteiktā laika ierobežojuma beigām.

6. Attiecīgā Līgumslēdzēja puse bez kavēšanās informē Apvienoto komiteju par īstenotajiem pasākumiem un sniedz visu attiecīgo informāciju.

7. Jebkāda darbība, kas uzsākta saskaņā ar šā panta noteikumiem, tiek atcelta, tiklīdz vainīgā Līgumslēdzēja puse nodrošina šā nolīguma noteikumu izpildi.

#### 25. pants

##### Nolīguma ģeogrāfiskā darbības joma

Līgumslēdzējas puses apņemas risināt pastāvīgu dialogu, lai nodrošinātu šā nolīguma atbilstību Barselonas procesam un censtos sasniegt galīgo mērķi — Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu kopējās aviācijas telpas izveidi. Tāpēc saskaņā ar 22. panta 11. punktu Apvienotajā komitejā tiks apspriesta iespēja savstarpēji vienoties par grozījumiem, lai ņemtu vērā līdzīga veida Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumus.

#### 26. pants

##### Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Šā nolīguma noteikumi ir noteicošie attiecībā pret atbilstīgiem noteikumiem līdz šim spēkā esošajos divpusējos nolīgumos un nolīgumos starp Izraēlu un dalībvalstīm. Tomēr neatkarīgi no jebkura šā nolīguma noteikuma var turpināt izmantot jau iegūtās satiksmes tiesības, drošības pasākumus, kuru pamats ir minētie divpusējie nolīgumi vai citas vienošanās, kas neietilpst šā nolīguma piemērošanas jomā, vai vienošanās, kas piedāvā labvēlīgāku režīmu. Ciktāl ir runa par gaisa pārvadātājiem, šādas tiesības un vienošanās var turpināt izmantot:

- a) Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji — ar noteikumu, ka šo tiesību vai citu vienošanos izpildē starp Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem nav diskriminācijas valstspiederības dēļ;
- b) Izraēlas Valsts gaisa pārvadātāji.

2. Ja Līgumslēdzējas puses kļūst par cita daudzpusēja nolīguma pusēm vai apstiprina ICAO vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kas skar šajā nolīgumā ietvertos jautājumus, tās apspriežas Apvienotajā komitejā, lai noteiktu, vai ir nepieciešama šā nolīguma pārskatīšana, lai šādus apstākļus ņemtu vērā.

3. Šis nolīgums neskar nekādus abu Līgumslēdzēju pušu lēmumus īstenot turpmākus ieteikumus, ar kuriem var nākt klajā Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO). Līgumslēdzējas puses neatsaucas uz šo nolīgumu, ne arī kādu tā daļu, lai pamatotu iebildumu pret alternatīvas politikas izskatīšanu ICAO attiecībā uz jebkuru jautājumu, uz kuru attiecas šis nolīgums.

4. Līgumslēdzējas puses vienojas par to, ka ierobežojumi vai aizliegumi nebūs šķērslis tam, lai nākotnē noslēgtu vienošanās drošības jautājumos starp Izraēlas Valsts valdību un ikvienu Eiropas Savienības dalībvalsts valdību ar drošību saistītajās jomās, kas neietilpst ES ekskluzīvā kompetencē. Tomēr Līgumslēdzējas puses vienojas, i) ja vien iespējams un saskaņā ar 14. panta 5. punktu, privilēģēt ES līmeņa drošības nolīgumu noslēgšanu, un ii) sniegt Apvienotajai komitejai attiecīgo informāciju par minētajiem divpusējiem drošības nolīgumiem atbilstīgi 14. panta 14. punkta nosacījumiem.

#### 27. pants

##### Grozījumi

1. Ja viena Līgumslēdzēja puse vēlas pārskatīt šā nolīguma noteikumus, tā attiecīgi par to paziņo Apvienotajai komitejai. Šā nolīguma grozījumi stājas spēkā tā, kā noteikts 30. pantā.

2. Apvienotā komiteja pēc kādas Līgumslēdzējas puses priekšlikuma un saskaņā ar šo pantu drīkst grozīt šā nolīguma pielikumus.

3. Šis nolīgums neskar katras Līgumslēdzējas puses tiesības saskaņā ar nediskriminācijas principu un šā nolīguma noteikumiem vienpusēji pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt spēkā esošos tiesību aktus gaisa transporta jomā, kas minēti IV pielikumā, ievērojot nediskriminācijas principu un saskaņā ar šā nolīguma noteikumiem.

4. Ja kāda no Līgumslēdzējām pusēm apsver iespēju pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt spēkā esošos tiesību aktus gaisa transporta jomā, kas minēti IV pielikumā, tā attiecīgi un pēc iespējas informē otro Līgumslēdzēju pusi. Sniedzot minēto informāciju un ja kāda no Līgumslēdzējām pusēm to pieprasa, Apvienotajā komitejā var notikt iepriekšēja viedokļu apmaiņa.

5. Katra Līgumslēdzēja puse regulāri, un, tiklīdz kā pienākas, informē otro Līgumslēdzēju pusi par jaunpieņemto tiesību aktu vai to esošu tiesību aktu grozījumu gaisa transporta jomā vai kādā no saistītajām jomām, kas minēti IV pielikumā. Šādu informāciju sniedz Apvienotajā komitejā. Pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses lūguma Apvienotā komiteja sešdesmit dienās rīko viedokļu apmaiņu par šā jaunā tiesību akta vai grozījuma ietekmi uz šā nolīguma pareizu darbību.

6. Apvienotā komiteja nolūkā nodrošināt pareizu šā nolīguma darbību:

- a) pieņem lēmumu, ar kuru pārskata šā nolīguma IV pielikumu un/vai VI pielikumu tā, lai tajā vajadzības gadījumā, pamatojoties uz savstarpības principu, iestrādātu attiecīgo jauno tiesību aktu vai grozījumu, vai

- b) pieņem lēmumu, lai attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums būtu uzskatāms par atbilstīgu šim nolīgumam, vai
- c) pieņem lēmumu īstenot jebkādus citus pasākumus, kas īstenojami pieņemamā termiņā, attiecībā uz konkrēto jauno tiesību aktu vai grozījumu.

28. pants

**Nolīguma darbības izbeigšana**

1. Šis nolīgums ir noslēgts uz nenoteiktu laiku.
2. Jebkura puse jebkurā laikā ar diplomātiskiem līdzekļiem var darīt zināmu otrai Līgumslēdzējai pusei lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Šādu paziņojumu vienlaikus nosūta ICAO. Nolīguma darbība beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas beigās vienu gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstveida paziņojums par izbeigšanu, ja vien paziņojums netiek atsaukts, Līgumslēdzējām pusēm par to savstarpēji vienojoties līdz šā laika posma beigām.

29. pants

**Reģistrēšana Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā un Apvienoto Nāciju Organizācijas Sekretariātā**

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus reģistrē ICAO un Apvienoto Nāciju Organizācijas Sekretariātā.

30. pants

**Piemērošana un stāšanās spēkā**

1. Ar dienu, kad Līgumslēdzējas puses šo nolīgumu parakstījušas, to piemēro pagaidu kārtā saskaņā ar Līgumslēdzēju pušu valsts tiesību aktiem.
2. Šis nolīgums stājas spēkā vienu mēnesi pēc dienas, kad ar pēdējo diplomātisko notu ir pabeigta Līgumslēdzēju pušu notu apmaiņa, apliecinot, ka ir pabeigtas visas procedūras, kas vajadzīgas, lai nolīgums stātos spēkā. Šīs notu apmaiņas nolūkā Izraēla iesniedz Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariātam savu diplomātisko notu, ko tā nosūtījusi Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm, bet Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariāts iesniedz Izraēlai Eiropas Savienības un tās dalībvalstu diplomātisko notu. Eiropas Savienības un tās dalībvalstu diplomātiskajā notā ir iekļauti visu dalībvalstu paziņojumi, apstiprinot, ka ir pabeigtas to procedūras, kas vajadzīgas, lai šis nolīgums stātos spēkā.

TO APLIECINOT, attiecīgi pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu.

Luksemburgā, divi tūkstoši trīspadsmitā gada desmitajā jūnijā, kas atbilst ebreju kalendāra pieci tūkstoši septiņi simti septiņdesmit trešā gada tammuza mēneša otrajai dienai, divos oriģināleksemplāros angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, igauņu, itāļu, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu, zviedru valodā un ivritā; visi teksti ir vienlīdz autentiski.



Voor het Koninkrijk België  
Pour le Royaume de Belgique  
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.  
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.  
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

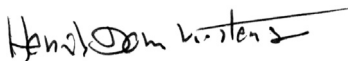
За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



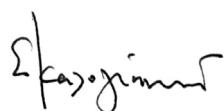
Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



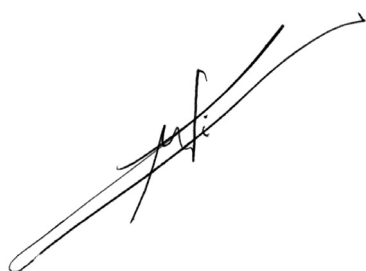
Για την Ελληνική Δημοκρατία



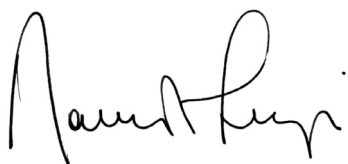
Por el Reino de España



Pour la République française



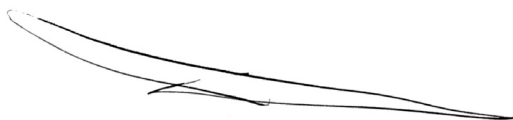
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għal Malta



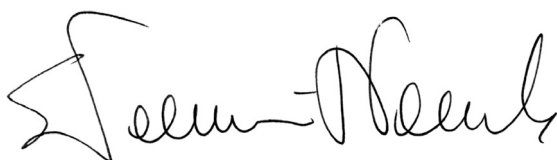
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



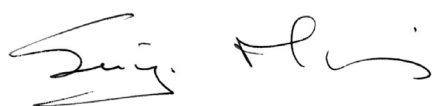
Für die Republik Österreich



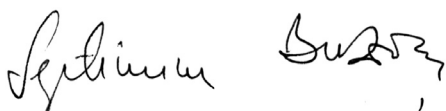
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige

*Ingegerd Bendrot*

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

*Stefan Hummel*

За Европейския съюз  
Por la Unión Europea  
Za Evropskou unii  
For Den Europæiske Union  
Für die Europäische Union  
Euroopa Liidu nimel  
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
For the European Union  
Pour l'Union européenne  
Per l'Unione europea  
Eiropas Savienības vārdā –  
Europos Sąjungos vardu  
Az Európai Unió részéről  
Għall-Unjoni Ewropea  
Voor de Europese Unie  
W imieniu Unii Europejskiej  
Pela União Europeia  
Pentru Uniunea Europeană  
Za Európsku úniu  
Za Evropsko unijo  
Euroopan unionin puolesta  
För Europeiska unionen



בשם ממשלת מדינת ישראל



\_\_\_\_\_

## I PIELIKUMS

## SASKAŅOTIE PAKALPOJUMI UN NOTEIKTIE MARŠRUTI

1. Uz šo pielikumu attiecas pārejas noteikumi, kas minēti šā nolīguma II pielikumā.
2. Katra Līgumslēdzēja puse piešķir otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātājiem tiesības nodrošināt gaisa pārvadājumu pakalpojumus šādos maršrutos.
  - a) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem:

punkti Eiropas Savienībā — viens vai vairāki savienojuma punkti *Euromed* valstīs <sup>(1)</sup>, *ECAA* valstīs <sup>(2)</sup> vai valstīs, kas minētas III pielikumā, — viens vai vairāki punkti Izraēlā;
  - b) Izraēlas gaisa pārvadātājiem:

punkti Izraēlā — viens vai vairāki savienojuma punkti *Euromed* valstīs, *ECAA* valstīs vai valstīs, kas minētas III pielikumā, — viens vai vairāki punkti Eiropas Savienībā.
3. Izraēlas gaisa pārvadātāju gadījumā pakalpojumiem, kurus ekspluatē saskaņā ar šā pielikuma 2. punktu, jāsākas un jābeidzas Izraēlas teritorijā, bet Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju gadījumā — Eiropas Savienības teritorijā.
4. Katras Līgumslēdzējas puses aviokompānijas jebkurā lidojumā vai visos lidojumos pēc saviem ieskatiem var:
  - a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;
  - b) apvienot dažādus reisa numurus vienā gaisa kuģa lidojumā;
  - c) apkalpot savienojuma punktus, kā precizēts šā pielikuma 2. punktā, kā arī punktus Līgumslēdzēju pušu teritorijās jebkurā kombinācijā un secībā;
  - d) izlaist nosēšanos kādā punktā vai punktos;
  - e) pārceļt satiksmi no jebkura tās gaisa kuģa uz citu tās gaisa kuģi jebkurā punktā;
  - f) veikt starpnosēšanos jebkurā punktā, kas atrodas kādas vienas vai otras Līgumslēdzējas puses teritorijā vai ārpus tās, neskarot šā nolīguma 2. panta 2. punktu;
  - g) veikt tranzīta satiksmi caur otras Līgumslēdzējas puses teritoriju; un
  - h) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no tādu pārvadājumu izcelsmes.
5. Katra Līgumslēdzēja puse ļauj katram gaisa pārvadātājam noteikt tā piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu biežumu un kapacitāti, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Atbilstīgi šīm tiesībām neviena no Līgumslēdzējām pusēm nedrīkst vienpusēji ierobežot attiecīgo pārvadājumu pakalpojumu apjomu, biežumu vai regularitāti vai otras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāju ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai tipus, izņemot gadījumus, kad tas saistīts ar muitas, tehniskiem, darbības, vides un veselības aizsardzības apsvērumiem, vai piemērojot šā nolīguma 7. pantu.
6. Katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāji, tostarp piemērojot sadarbības ("code share") lidojumu nosacījumus, var apkalpot jebkuru punktu, kas atrodas trešā valstī un kas neietilpst konkrētā maršrutā, ar noteikumu, ka tie neizmanto piektās brīvības tiesības.
7. Neatkarīgi no jebkuriem citiem šā pielikuma noteikumiem šis nolīgums nepiešķir tiesības, ar kurām tiktu atļauts veikt starptautiskos gaisa pārvadājumus uz tādas trešās valsts teritoriju / no šādas teritorijas / vai šādu teritoriju šķērsojot, kam nav diplomātisku attiecību ar visām Līgumslēdzējām pusēm.

(1) "EUROMED" valstis ir Maroka, Alžīrija, Tunisija, Lībija, Ēģipte, Libāna, Jordānija, Izraēla, Okupētā Palestīnas teritorija, Sīrija un Turcija.

(2) "ECAA valstis" ir valstis, kas piedalās daudzpusējā nolīgumā par Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveidi: Eiropas Savienības dalībvalstis, Albānijas Republika, Bosnija un Hercegovina, Horvātijas Republika, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Islandes Republika, Melnkalnes Republika, Norvēģijas Karaliste, Serbijas Republika un Kosova saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Drošības padomes Rezolūciju 1244.

## II PIELIKUMS

## PĀREJAS NOTEIKUMI

1. Neatkarīgi no šā pielikuma 2. un 3. punkta visas tiesības, tostarp satiksmes tiesības, un tādas izdevīgākus režīmus, kas jau ir piešķirti ar divpusējiem nolīgumiem vai vienošanos starp Izraēlu un Eiropas Savienības dalībvalstīm, kuri ir spēkā šā nolīguma parakstīšanas dienā, turpina izmantot saskaņā ar šā nolīguma 3. panta noteikumiem. Ciktāl ir runa par gaisa pārvadātājiem, šādas tiesības un vienošanās var turpināt izmantot:
  - a) Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji — ar noteikumu, ka šo tiesību vai citu vienošanos izpildē starp Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem nav diskriminācijas valstspiederības dēļ;
  - b) Izraēlas Valsts gaisa pārvadātāji.
2. Attiecībā uz pasažieru, kravas un/vai pasta pārvadājumiem, atsevišķi vai kopā, Izraēlas un Eiropas Savienības dalībvalstu gaisa pārvadātāji ir tiesīgi izmantot 3. un 4. brīvības tiesības konkrētos maršrutos, piemērojot šādus pārejas noteikumus:
  - a) no nolīguma parakstīšanas dienas un tikai attiecībā uz regulāru gaisa satiksmi:
    - i. attiecībā uz katru maršrutu, izņemot V pielikumā precizētos maršrutus, gaisa pārvadātāji, kam ir attiecīga atļauja, ir tiesīgi apkalpot tik lielu skaitu lidojumu nedēļā, kāds pieejams saskaņā ar attiecīgajiem piemērojamajiem divpusējiem nolīgumiem vai vienošanos, vai arī septiņus (7) reizes nedēļā, atkarībā no tā, kas ir vairāk; un
    - ii. attiecībā uz V pielikumā precizētajiem maršrutiem — gaisa pārvadātāji, kam ir attiecīga atļauja, ir tiesīgi apkalpot tik lielu skaitu lidojumu nedēļā, kāds norādīts V pielikumā.

No šā līguma parakstīšanas dienas netiek noteikti ierobežojumi attiecībā uz to, cik liels skaits katras Līgumslēdzējas puses gaisa pārvadātāju, kam ir attiecīga atļauja, var nodrošināt lidojumus katrā attiecīgā maršrutā.
  - b) No tās IATA vasaras sezonas pirmās dienas, kas ir pirmā vasaras sezona pēc šā nolīguma parakstīšanas datuma, turklāt vienīgi attiecībā uz regulāriem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, — gaisa pārvadātāji, kam ir attiecīga atļauja, ir tiesīgi apkalpot:
    - i. attiecībā uz maršrutiem, kas precizēti šā nolīguma V pielikuma A daļā, — trīs (3) papildu lidojumus nedēļā attiecībā pret V pielikuma A daļā precizēto lidojumu skaitu nedēļā; un
    - ii. attiecībā uz visiem pārējiem maršrutiem, tostarp maršrutiem, kas precizēti V pielikuma B daļā, — septiņus (7) papildu lidojumus nedēļā attiecībā pret to lidojumu skaitu nedēļā, kas izriet no iepriekš a) apakšpunkta i. ievilkumā un a) apakšpunkta ii. ievilkumā izklāstīto noteikumu piemērošanas.
  - c) No tās IATA vasaras sezonas pirmās dienas, kas ir otrā vasaras sezona pēc šā nolīguma parakstīšanas datuma, turklāt vienīgi attiecībā uz regulāriem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, — gaisa pārvadātāji, kam ir attiecīga atļauja, ir tiesīgi apkalpot:
    - i. attiecībā uz maršrutiem, kas precizēti šā nolīguma V pielikuma A daļā, — trīs (3) papildu lidojumus nedēļā attiecībā pret to lidojumu skaitu nedēļā, kas izriet no iepriekš b) apakšpunkta i. ievilkumā izklāstīto noteikumu piemērošanas; un
    - ii. attiecībā uz visiem pārējiem maršrutiem, tostarp maršrutiem, kas precizēti V pielikuma B daļā, — septiņus (7) papildu lidojumus nedēļā attiecībā pret to lidojumu skaitu nedēļā, kas izriet no iepriekš b) apakšpunkta ii. ievilkumā izklāstīto noteikumu piemērošanas.
  - d) Piemērojot turpmāk izklāstīto 4. punktu, no tās IATA vasaras sezonas pirmās dienas, kas ir trešā vasaras sezona pēc šā nolīguma parakstīšanas datuma, turklāt vienīgi attiecībā uz regulāriem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, — gaisa pārvadātāji, kam ir attiecīga atļauja, ir tiesīgi apkalpot:
    - i. attiecībā uz maršrutiem, kas precizēti šā nolīguma V pielikuma A daļā, — četrus (4) papildu lidojumus nedēļā attiecībā pret to lidojumu skaitu nedēļā, kas izriet no iepriekš c) apakšpunkta i. ievilkumā izklāstīto noteikumu piemērošanas; un
    - ii. attiecībā uz visiem pārējiem maršrutiem, tostarp maršrutiem, kas precizēti V pielikuma B daļā, — septiņus (7) papildu lidojumus nedēļā attiecībā pret to lidojumu skaitu nedēļā, kas izriet no iepriekš c) apakšpunkta ii. ievilkumā izklāstīto noteikumu piemērošanas.
  - e) No tās IATA vasaras sezonas pirmās dienas, kas ir ceturta vasaras sezona pēc šā nolīguma parakstīšanas datuma, turklāt vienīgi attiecībā uz regulāriem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, — gaisa pārvadātāji, kam ir attiecīga atļauja, ir tiesīgi apkalpot:
    - i. attiecībā uz maršrutiem, kas precizēti šā nolīguma V pielikuma A daļā, — četrus (4) papildu lidojumus nedēļā attiecībā pret to lidojumu skaitu nedēļā, kas izriet no iepriekš d) apakšpunkta i. ievilkumā izklāstīto noteikumu piemērošanas; un



- ii. attiecībā uz visiem pārējiem maršrutiem, tostarp maršrutiem, kas precizēti V pielikuma B daļā, — septiņus (7) papildu lidojumus nedēļā attiecībā pret to lidojumu skaitu nedēļā, kas izriet no iepriekš d) apakšpunkta ii. ievilkumā izklāstīto noteikumu piemērošanas.
- f) No tās IATA vasaras sezonas pirmās dienas, kas ir pietā vasaras sezona pēc šā nolīguma parakstīšanas datuma, piemēro I pielikuma noteikumus, un Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātāji ir tiesīgi brīvi izmantot 3. un 4. brīvības tiesības konkrētos maršrutos bez jebkādiem ierobežojumiem attiecībā uz kapacitāti, lidojumu skaitu nedēļā vai pakalpojumu regularitāti.
3. Attiecībā uz neregulāriem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem:
- a) no šā nolīguma parakstīšanas dienas — neregulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanai joprojām ir nepieciešams Līgumslēdzēju pušu attiecīgo iestāžu apstiprinājums, kas šādu pieteikumu izskatīs labvēlīgi; un
- b) no datuma, kas minēts iepriekš 2. punkta f) apakšpunktā, piemēro I pielikuma noteikumus, un Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātāji ir tiesīgi brīvi izmantot 3. un 4. brīvības tiesības konkrētos maršrutos bez jebkādiem ierobežojumiem attiecībā uz kapacitāti, lidojumu skaitu nedēļā, to gaisa pārvadātāju skaitu, kam ir attiecīga atļauja, vai pakalpojumu regularitāti.
4. Pirms datuma, kas minēts šā pielikuma 2. punkta d) apakšpunktā, Apvienotā komiteja tiekas, lai pārskatītu šā nolīguma īstenošanu un izvērtētu, kāda ir šajā pielikumā aprakstītā pārejas perioda divu pirmo posmu komerciālā ietekme. Pamatojoties uz šādu novērtējumu un neskarot Apvienotās komitejas kompetenci saskaņā ar šā nolīguma 22. pantu, Apvienotā komiteja ar vienprātīgu lēmumu var nolemt:
- a) atlikt uz vēlāku laiku, par kuru tās savstarpēji vienojas, bet kas nedrīkst būt ilgāks par diviem gadiem, 2. punkta d) apakšpunkta, 2. punkta e) apakšpunkta un 2. punkta f) apakšpunkta piemērošanu konkrētos maršrutos gadījumā, ja iepriekš minētajā novērtējumā ir izrādījies, ka regulāriem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem noteiktie ierobežojumi ir apiet, sniedzot neregulāros gaisa pārvadājumu pakalpojumus, vai ja Līgumslēdzēju pušu gaisa pārvadātāju nodrošinātajā satiksmes apjomā ir izveidojies tāds būtisks līdzsvara trūkums, kas varētu apdraudēt konkrēto gaisa pārvadājumu pakalpojumu nepārtrauktību; vai
- b) palielināt papildu lidojumu skaitu, kas noteikti 2. punkta d) apakšpunkta i. ievilkumā un 2. punkta e) apakšpunkta i. ievilkumā.
- Ja Apvienotajai komitejai neizdodas panākt vienošanos, Līgumslēdzēja puse var pieņemt attiecīgus aizsargpasākumus atbilstoši šā nolīguma 24. pantam.
5. To, kā Izraēla īsteno un piemēro regulatīvās prasības un standartus, kas paredzēti IV pielikumā minētajos Eiropas Savienības tiesību aktos par gaisa transportu, apstiprina ar Apvienotās komitejas lēmumu, pamatojoties uz Eiropas Savienības veikto novērtējumu. Šādu novērtējumu veic agrākajā no turpmāk minētajiem gadījumiem: i) dienā, kad Izraēla paziņo Apvienotajai komitejai, ka tā ir pabeigusi harmonizācijas procesu, pamatojoties uz šā nolīguma IV pielikumu, vai ii) trīs gadus pēc šā nolīguma stāšanās spēkā.
6. Neatkarīgi no šā nolīguma I pielikuma noteikumiem un neskarot šā nolīguma 26. panta 1. punktu un šā pielikuma 1. punktu, līdz tiek pieņemts 5. punktā minētais lēmums, Līgumslēdzēju pušu pārvadātājiem nav tiesību izmantot piektās brīvības tiesības, tostarp maršrutos starp punktiem Eiropas Savienības teritorijā, ja ir runa par saskaņotu pakalpojumu apkalpošanu konkrētos maršrutos.

*III PIELIKUMS***SARAKSTS AR VALSTĪM, KAS MINĒTAS NOLĪGUMA 3., 4. UN 8. PANTĀ, KĀ ARĪ I PIELIKUMĀ.**

1. Islandes Republika (saskaņā ar Eiropas Ekonomikas zonas līgumu).
  2. Lihtenšteinas Firstiste (saskaņā ar Eiropas Ekonomikas zonas līgumu).
  3. Norvēģijas Karaliste (saskaņā ar Eiropas Ekonomikas zonas līgumu).
  4. Šveices Konfederācija (saskaņā ar Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas nolīgumu par gaisa transportu).
-

## IV PIELIKUMS

## NOTEIKUMI ATTIECĪBĀ UZ CIVILO AVIĀCIJU

Šajā nolīgumā minētās regulatīvās prasības un standartus, kam jābūt līdzvērtīgiem Eiropas Savienības tiesību aktiem, pieņem, pamatojoties uz šādiem turpmāk norādītiem aktiem. Gadījumos, kad atsevišķi tiesību akti ir īpaši jāpielāgo, tas ir attiecīgi norādīts. Līdzvērtīgās regulatīvās prasības un standartus piemēro saskaņā ar VI pielikumu, izņemot gadījumus, kad šajā pielikumā vai II pielikumā attiecībā uz pārejas noteikumiem norādīts citādi.

## A. LIDOJUMU DROŠĪBA

## A.1 To gaisa pārvadātāju saraksts, kam noteikts darbības aizliegums

Izraēla pēc iespējas nekavējoties pieņemt pasākumus, kas atbilst ES dalībvalstu pieņemtajiem pasākumiem, pamatojoties uz to gaisa pārvadātāju sarakstu, kam drošības apsvērumu dēļ piemērots darbības aizliegums.

Pasākumus pieņem, ievērojot attiecīgos noteikumus par to gaisa pārvadātāju saraksta sagatavošanu un publicēšanu, kam piemērots darbības aizliegums, un prasību informēt gaisa transporta pasažierus par viņu lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti, kā noteikts šādos ES tiesību aktos:

Nr. 2111/2005

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu

Attiecīgie noteikumi: 1. līdz 13. pants, pielikums

Nr. 473/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 473/2006 (2006. gada 22. marts), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā

Attiecīgie noteikumi: 1. līdz 6. pants, A līdz C pielikums

Nr. 474/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 474/2006 (2006. gada 22. marts) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā,

kurā regulāri izdara grozījumus ar Komisijas regulām

Attiecīgie noteikumi: 1. līdz 3. pants, A un B pielikums

Ja kāds pasākums Izraēlai sagādā nopietnas problēmas, Izraēla var apturēt tā piemērošanu, bet tai bez nepamatotas kavēšanās ir jāvērsas ar šo jautājumu Apvienotajā komitejā atbilstoši šā nolīguma 22. panta 11. punkta f) apakšpunktam.

## A.2 Nelaiemes gadījumu/incidentu izmeklēšana un ziņošana par notikumiem

A.2.1: Nr. 996/2010

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 996/2010 (2010. gada 20. oktobris) par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK

Attiecīgie noteikumi: 1.–5. pants, 8. pants–18. panta 2. punkts, 20.–21. pants, 23. pants, pielikums

A.2.2: Nr. 2003/42

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā

Attiecīgie noteikumi: 1.–6., 8.–9. pants

## B. GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBA

## PAMATREGULAS

A sadaļa:

B.1: Nr. 549/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula)

Attiecīgie noteikumi: 1. panta 1.–3. punkts, 2. pants, 4. panta 1.–4. punkts, 9.–10. pants, 11. panta 1.–2. punkts, 11. panta 3. punkta b) apakšpunkts, 11. panta 3. punkta d) apakšpunkts, 11. panta 4.–6. punkts, 13. pants

B.2: Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula)

Attiecīgie noteikumi: 2. panta 1.–2. punkts, 2. panta 4.–6. punkts, 4. pants, 7. panta 1.–2. punkts, 7. panta 4.–5. punkts, 7. panta 7. punkts, 8. panta 1. punkts, 8. panta 3.–4. punkts, 9. pants, 10.–11. pants, 12. panta 1.–4. punkts, 18. panta 1.–2. punkts, II pielikums

B.3: Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula)

Attiecīgie noteikumi: 1. pants, 3.a pants, 4. pants, 6. panta 1.–5. punkts, 6. panta 7. punkts, 7. panta 1. punkts, 7. panta 3. punkts, 8. pants

B.4: Nr. 552/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula)

Attiecīgie noteikumi: 1. līdz 3. pants, 4. panta 2. punkts, 5.–6.a pants, 7. panta 1. punkts, 8. pants, I līdz V pielikums

Regulas Nr. 549/2004 līdz Nr. 552/2004, kurās grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību

B.5: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK

ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK

Attiecīgie noteikumi: 3. pants, 8.b panta 1.–3. punkts, 8.b panta 5.–6. punkts, 8.c panta 1.–10. punkts, Vb pielikums

B sadaļa:

B.2: Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula)

Attiecīgie noteikumi: 2. panta 3. punkts, 7. panta 6. punkts, 7. panta 8. punkts, 8. panta 2. punkts, 8. panta 5. punkts, 9.a panta 1. līdz 5. punkts, 13. pants

B.3: Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula)

Attiecīgie noteikumi: 3. pants, 6.panta 6. punkts

Regulas Nr. 549/2004 līdz Nr. 552/2004, kurās grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību

B.5: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK

ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK

Attiecīgie noteikumi: 8.b panta 4. punkts, 8.c panta 10. punkts, Vb pielikuma 4. punkts

## ĪSTENOŠANAS NOTEIKUMI

Turpmāk norādītie tiesību akti ir piemērojami un saistoši, izņemot gadījumus, ja VI pielikumā noteikts citādi attiecībā uz līdzvērtīgām regulatīvajām prasībām un standartiem saistībā ar pamatregulām:

## Pamatregula (Regula (EK) Nr. 549/2004)

- Komisijas Regula (ES) Nr. 691/2010 (2010. gada 29. jūlijs), ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai

## Pakalpojumu sniegšana (Regula (EK) Nr. 550/2004)

- Komisijas Regula (EK) Nr. 482/2008 (2008. gada 30. maijs), ar kuru izveido programmatūras drošības garantijas sistēmu, kas jāīsteno aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un ar kuru groza Regulas (EK) Nr. 2096/2005 II pielikumu

## Gaisa telpa (Regula (EK) Nr. 551/2004)

- Komisijas Regula (ES) Nr. 255/2010 (2010. gada 25. marts), ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus
- Komisijas Regula (EK) Nr. 730/2006 (2006. gada 11. maijs) par gaisa telpas klasifikāciju un lidojumu, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, piekļuvi virs 195. lidojuma līmeņa
- Komisijas Regula (EK) Nr. 2150/2005 (2005. gada 23. decembris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai

## Savietojamība (Regula (EK) Nr. 552/2004)

- Komisijas Regula (ES) Nr. 677/2011 (2011. gada 7. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010
- Komisijas Regula (ES) Nr. 929/2010 (2010. gada 18. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1033/2006 attiecībā uz ICAO noteikumiem, kas minēti 3. panta 1. punktā
- Komisijas Regula (ES) Nr. 73/2010 (2010. gada 26. janvāris), ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā
- Komisijas Regula (EK) Nr. 262/2009 (2009. gada 30. marts), ar ko nosaka prasības S režīma pieprasītāja kodu koordinētai piešķiršanai un izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā
- Komisijas Regula (EK) Nr. 633/2007 (2007. gada 7. jūnijs), ar ko nosaka prasības attiecībā uz to, kā piemērot lidojuma ziņojumu nodošanas protokolu, ko izmanto lidojumu paziņošanai, koordinēšanai un nodošanai starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām
- Komisijas Regula (EK) Nr. 1033/2006 (2006. gada 4. jūlijs), ar ko nosaka prasības attiecībā uz lidojuma plānu sastādīšanas procedūrām lidojuma sagatavošanas fāzē vienotajā Eiropas gaisa telpā
- Komisijas Regula (EK) Nr. 1032/2006 (2006. gada 6. jūlijs), ar ko nosaka prasības lidojuma datu apmaiņas automatiskajām sistēmām, lai paziņotu, koordinētu un nodotu lidojumus starp gaisa satiksmes vadības vienībām

## ATM/ANS prasības, kas izriet no Regulas (EK) Nr. 216/2008, kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009

- Komisijas Regula (ES) Nr. 805/2011 (2011. gada 10. augusts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un noteiktiem sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008.
- Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1034/2011 (2011. gada 17. oktobris) par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010
- Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1035/2011 (2011. gada 17. oktobris), ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr. 482/2008 un (ES) Nr. 691/2010

## C. VIDE

C.1: Nr. 2002/30

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/30/EK (2002. gada 26. marts) par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni ar grozījumiem vai pielāgojumiem, kas izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu un 2005. gada Pievienošanās aktu

Attiecīgie noteikumi: 3. līdz 5. pants, 7. pants, 9.–10. pants, 11. panta 2. punkts, 12. pants, II pielikuma 1.–3. punkts

C.2: Nr. 2006/93

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/93/EK (2006. gada 12. decembris) par to lidaparātu ekspluatācijas regulēšanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa

Attiecīgie noteikumi: 1. līdz 3. pants, 5. pants

## D. GAISA PĀRVADĀTĀJA ATBILDĪBA

D.1: Nr. 2027/97

Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos ar grozījumiem, kas izdarīti ar:

— Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97

Attiecīgie noteikumi: 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts, 2. panta 1. punkta c)–g) apakšpunkts, 3. līdz 6. pants

## E. PATĒRĒTĀJU TIESĪBAS UN PERSONAS DATU AIZSARDZĪBA

E.1: Nr. 90/314

Padomes Direktīva 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām

Attiecīgie noteikumi: 1. pants–4. panta 2. punkts, 4. panta 4. punkts–7. pants, 5.–6. pants

E.2: Nr. 95/46

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti

Attiecīgie noteikumi: 1. līdz 34. pants

E.3: Nr. 261/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91

Attiecīgie noteikumi: 1. līdz 16. pants

E.4: Nr. 1107/2006

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu

Attiecīgie noteikumi: 1. panta 1. punkts, 2. līdz 16. pants, I un II pielikums

## F. SOCIĀLIE ASPEKTI

F.1: Nr. 2000/79

Padomes Direktīva 2000/79/EEK (2000. gada 27. novembris) par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (AEA), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF), Eiropas Lidotāju asociāciju (ECA), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (ERA) un Starptautisko aviosabiedrību asociāciju (IACA)

Attiecīgie noteikumi: pielikuma 1. noteikuma 1. punkts un 2. līdz 9. noteikums

## V PIELIKUMS

A daļa: Saskaņotais lidojumu biežums konkrētos maršrutos, kas ir vienāds vai lielāks par 14

Pakalpojuma veids	Maršruti		Pamata kapacitāte (lidojumu skaits nedēļā)
Pasažieru pārvadājumi	Vīne	Telaviva (TLV)	Pirmajam pārvadātājam: 14 Otrajam un turpmākajiem pārvadātājiem: 3
Pasažieru pārvadājumi	Parīze (CDG - ORY - BVA)	Telaviva (TLV)	Pirmajam pārvadātājam: bez ierobežojumiem Otrajam un turpmākajiem pārvadātājiem: 7
Pasažieru pārvadājumi	Frankfurte	Telaviva (TLV)	14
Pasažieru pārvadājumi	Atēnas	Telaviva (TLV)	14
Pasažieru pārvadājumi	Roma	Telaviva (TLV)	25
Pasažieru pārvadājumi	Madride	Telaviva (TLV)	21
Pasažieru pārvadājumi/ Kravas pārvadājumi	Londona (LHR)	Telaviva (TLV)	Pirmajiem diviem pārvadātājiem: bez ierobežojumiem

B daļa: Saskaņotais lidojumu biežums konkrētos maršrutos, kas ir vairāk par 7, bet mazāk par 14

Pakalpojuma veids	Maršruti		Pamata kapacitāte (lidojumu skaits nedēļā)
Pasažieru pārvadājumi	Milāna	Telaviva (TLV)	13
Pasažieru pārvadājumi	Berlīne	Telaviva (TLV)	11
Pasažieru pārvadājumi	Barselona	Telaviva (TLV)	10
Pasažieru pārvadājumi	Mīnhene	Telaviva (TLV)	10

**REGULATĪVĀS PRASĪBAS UN STANDARTI, KAS JĀIEVĒRO, PIEMĒROJOT ES TIESĪBU AKTUS, KURI UZSKAITĪTI ES–IZRAĒĒLAS EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU AVIĀCIJAS NOLĪGUMA IV PIELIKUMĀ**

Atruna: Nekas šajā pielikumā neskar ES tiesību aktu piemērošanu ES

A.2 DAĻA: Nelaiemes gadījumu/incidentu izmeklēšana un ziņošana par notikumiem

A.2.1.: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 996/2010 (2010. gada 20. oktobris) par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
1. pants	A2.1.1.1.	Regulas (ES) Nr. 996/2010 nolūks ir uzlabot aviācijas drošību, garantējot, ka civilās aviācijas drošības izmeklēšanu efektivitātes, lietderības un kvalitātes līmenis ir augsts un ka šīs izmeklēšanas tiek veiktas vienīgi, lai novērstu negadījumus un incidentus nākotnē, un nevis lai noteiktu vainīgo vai liktu uzņemties atbildību. Regulā ir arī paredzēti noteikumi par savlaicīgu informācijas pieejamību attiecībā uz visām personām un bīstamām precēm, kas atradušās nelaiemes gadījumā iesaistītā gaisa kuģī. Regulas mērķis ir arī uzlabot palīdzību gaisa nelaiemes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem.
2. pants	A2.1.2.1.	Regulas (ES) Nr. 996/2010 2. pantā noteiktās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajos standartos un prasībās, kas attiecas uz nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā, tā, kā tās attiecīgā gadījumā ir piemērojamas.
3. pants	A2.1.3.1.	Šajā pielikumā noteiktos standartus un regulatīvās prasības piemēro nelaiemes gadījumu un nopietnu incidentu drošības izmeklēšanā, ko veic Līgumslēdzēja puses, ievērojot starptautiskos standartus un ieteicamo praksi.
4. panta 1. punkts	A2.1.4.1.	Līgumslēdzēja puses gādā par to, lai drošības izmeklēšanas veiktu vai pārraudzītu — bez ārējas iejaukšanās — pastāvīga valsts civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāde ("drošības izmeklēšanas iestāde"), kas ir spējīga pati vai vienojoties ar citām drošības izmeklēšanas iestādēm neatkarīgi veikt pilnīgu drošības izmeklēšanu.
4. panta 2. punkts	A2.1.4.2.	Šī drošības izmeklēšanas iestāde ir funkcionāli neatkarīga, konkrēti, no aviācijas iestādēm, kas atbildīgas par lidojumperīgumu, sertifikāciju, lidojumu nodrošināšanu, gaisa kuģu apkopi, licencēšanu, gaisa satiksmes vadību vai lidostu ekspluatāciju, un vispār no jebkuras citas puses vai struktūras, kuras intereses vai uzdevumi varētu būt pretrunā ar drošības izmeklēšanas iestādei uzticēto uzdevumu vai kura ietekmētu šīs iestādes objektivitāti.
4. panta 3. punkts	A2.1.4.3.	Drošības izmeklēšanas iestāde, veicot drošības izmeklēšanu, ne no viena neprasa un ne no viena nesāņem norādījumus, un tai ir neierobežota kontrole attiecībā uz drošības izmeklēšanu norisi.
4. panta 4. punkts	A2.1.4.4.	Drošības izmeklēšanas iestādei uzticētās darbības var ietvert arī ar aviācijas drošību saistītas informācijas vākšanu un analīzi, jo īpaši nelaiemes gadījumu novēršanas nolūkā, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību un neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem jautājumiem vai standartu prasībām.
4. panta 5. punkts	A2.1.4.5.	Lai informētu sabiedrību par vispārējo aviācijas drošības līmeni, valsts līmenī katru gadu publicē pārskatu par drošību. Šajā analizē nenorāda konfidenciālas informācijas avotus.
4. panta 6. punkts	A2.1.4.6.	Attiecīgā Līgumslēdzēja puse drošības izmeklēšanas iestādei piešķir līdzekļus, kas nepieciešami, lai tā spētu neatkarīgi veikt savus pienākumus, un šajā nolūkā tā var sāņemt pietiekamus resursus.



Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
5. panta 1.–3. punkts	A2.1.5.1.	Līgumslēdzējai pusei jāizmeklē visi nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti, par kuriem Konvencijas 13. pielikumā ir teikts, ka tie ir obligāti jāizmeklē.
5. panta 4. punkts	A2.1.5.4.	Drošības izmeklēšanas iestādes var pieņemt lēmumu izmeklēt incidentus, kas nav Konvencijas 13. pielikumā minētie incidenti, ja vien tās uzskata, ka šīs izmeklēšanas rezultātā var izdarīt secinājumus, kas skar drošības aspektus.
5. panta 5. punkts	A2.1.5.5.	Drošības izmeklēšanas nekādā gadījumā nav saistītas ar vainas noteikšanu vai atbildības uzlikšanu. Tās notiek neatkarīgi, atsevišķi, un neskarot jebkādas tiesas vai administratīvas procedūras vainas noteikšanai vai atbildības uzlikšanai.
8. pants	A2.1.8.1.	Drošības izmeklēšanas iestādes — ar noteikumu, ka ir izpildīta prasība izvairīties no interešu konflikta, — var aicināt valsts civilās aviācijas iestādi savas attiecīgās kompetences jomā iecelt pārstāvi, kurš kā atbildīgā izmeklētāja padomdevējs atbildīgā izmeklētāja vadībā un pēc viņa ieskatiem piedalās visās drošības izmeklēšanās, par ko atbild drošības izmeklēšanas iestāde.  Valsts civilās aviācijas iestādes atbalsta izmeklēšanu, kurā tās piedalās, nodrošinot pieprasīto informāciju. Turklāt attiecīgā gadījumā tās atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei nodrošina padomdevējus un viņu aprikojumu.
9. panta 1. punkts	A2.1.9.1.	Ikvienu iesaistītā persona, kas zina par notikušu nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu, par to nekavējoties ziņo tās valsts kompetentajai drošības izmeklēšanas iestādei, kuras teritorijā nelaimes gadījums vai nopietns incidents noticis.
9. panta 2. punkts	A2.1.9.2.	Drošības izmeklēšanas iestāde saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi nekavējoties ziņo Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai (ICAO) un attiecīgajām trešām valstīm par visiem notikušajiem nelaimes gadījumiem un nopietnajiem incidentiem, par kuriem tā ir tikusi informēta. Tā ziņo arī Eiropas Komisijai un EASA tādā gadījumā, ja ir noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents, kurā ir iesaistīts ES reģistrēts, ekspluatēts, izgatavots vai sertificēts gaisa kuģis.
10. panta 1. punkts	A2.1.10.1.	Līgumslēdzējas puses, kuras ir gaisa kuģa reģistrētājvalstis, ekspluatantvalstis, projektētājvalstis un izgatavotājvalstis, saņēmušas kādas trešās valsts paziņojumu par notikušu nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu, pēc iespējas drīz informē to trešo valsti, kuras teritorijā noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents, par to, vai tās saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi ir paredzējušas iecelt akreditētu pārstāvi. Ja šāds akreditētais pārstāvis ir iecelts, tiek paziņots arī viņa vārds un kontaktinformācija, kā arī paredzētais ierašanās datums, ja akreditētais pārstāvis plāno doties uz valsti, kas nosūtījusi paziņojumu.
10. panta 2. punkts	A2.1.10.2.	Projektētājvalsts akreditētos pārstāvjus izraugās tās Līgumslēdzējas puses drošības izmeklēšanas iestāde, kurā atrodas attiecīgā gaisa kuģa vai dzinēju grupas tipa projekta sertifikāta turētāja galvenā uzņēmējdarbības vieta.
11. panta 1. punkts	A2.1.11.1.	Kad drošības izmeklēšanas iestāde ir izraudzījusi atbildīgo izmeklētāju, neatkarīgi no jebkādas tiesas izmeklēšanas, atbildīgajam izmeklētājam ir pilnvaras veikt nepieciešamos pasākumus, lai garantētu drošības izmeklēšanas prasību izpildi.
11. panta 2. punkts	A2.1.11.2.	Neatkarīgi no attiecīgajos Līgumslēdzējas puses tiesību aktos noteiktiem pienākumiem attiecībā uz konfidencialitāti atbildīgajam izmeklētājam jo īpaši ir tiesības: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) nekavējoties brīvi un netraucēti piekļūt nelaimes gadījuma vai incidenta vietai, kā arī gaisa kuģim, tā saturam vai tā atlūzām;</li> <li>b) nekavējoties veikt pierādījumu uzskaiti un gaisa kuģa atlieku vai detaļu kontrolētu paņemšanu ekspertīzes vai analīzes nolūkā;</li> <li>c) tūlītēji piekļūt lidojuma parametru reģistrācijām, to saturam un jebkādiem citiem svarīgiem ierakstiem, kā arī tos kontrolēt;</li> <li>d) ievērojot Līgumslēdzējas puses piemērojamos tiesību aktus, pieprasīt bojāgājušo personu mirstīgo atlieku pilnīgu patoloģiskā izmeklēšanu, kā arī sniegt savu ieguldījumu tajā, kā arī nekavējoties piekļūt šādu izmeklēšanu vai paņemto paraugu analīžu rezultātiem;</li> </ul>

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
		<p>e) ievērojot Līgumslēdzējas puses piemērojamās tiesību aktus, pieprasīt gaisa kuģa ekspluatācijā iesaistīto personu medicīnisko ekspertīzi vai pieprasīt, lai tiktu veiktas no šādām personām paņemto paraugu analīzes, kā arī tūlītēju piekļuvi šādu ekspertīžu vai analīžu rezultātiem;</p> <p>f) izsaukt un nopratināt lieciniekus, kā arī pieprasīt, lai tie sniedz vai sagatavo informāciju vai liecību, kas attiecas uz drošības izmeklēšanu;</p> <p>g) brīvi piekļūt visai atbilstīgajai informācijai vai ierakstiem, kas atrodas gaisa kuģa īpašnieka, gaisa kuģa tipa projekta sertifikāta turētāja, par gaisa kuģa tehnisko apkopi atbildīgās organizācijas, mācību organizācijas, gaisa kuģa ekspluatanta, vai arī par civilo aviāciju atbildīgo iestāžu, kā arī gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju vai lidlauka ekspluatantu rīcībā.</p>
11. panta 3. punkts	A2.1.11.3.	Atbildīgais izmeklētājs attiecina standartā A2.1.11.2 minētās tiesības uz saviem izmeklētājiem, kā arī — ja vien tas nav pretrunā Līgumslēdzējas puses piemērojamajiem tiesību aktiem — uz saviem padomdevējiem un akreditētajiem pārstāvjiem un viņu padomdevējiem, ciktāl tas nepieciešams, lai tie varētu pilnvērtīgi piedalīties drošības izmeklēšanā. Minētās tiesības neskar to izmeklētāju un ekspertu tiesības, kurus izraudzījušies par tiesas izmeklēšanu atbildīgā iestāde.
11. panta 4. punkts	A2.1.11.4.	Jebkura persona, kas piedalās drošības izmeklēšanās, veic savus pienākumus neatkarīgi un neprasa un nesāņem norādes ne no viena cita kā tikai no atbildīgā izmeklētāja.
12. panta 1.–2. punkts	A2.1.12.1.	<p>Ja ir sāka arī tiesas izmeklēšana, par to jāinformē atbildīgais izmeklētājs. Šādā gadījumā atbildīgajam izmeklētājam jānodrošina lidojuma parametru reģistratoru un jebkuru lietisko pierādījumu izsekojamību, un tie paliek viņa pārziņā. Tiesas iestāde var iecelt kādu no saviem ierēdņiem, lai tas pavadītu lidojuma parametru reģistratorus vai lietiskos pierādījumus līdz vietai, kur tos nolasīs vai apstrādās. Ja ekspertīze vai analīze šādus lietiskos pierādījumus var izmainīt, sagrozīt vai iznīcināt, pieprasa iepriekšēju attiecīgās tiesu iestādes piekrišanu, neskarot valsts tiesību aktus. Ja šāda piekrišana nav saņemta pieņemamā laikā, tas nedrīkst kavēt atbildīgo izmeklētāju veikt ekspertīzes vai analīzes. Ja tiesu iestāde ir pilnvarota konfiscēt jebkuru pierādījumu, atbildīgajam izmeklētājam jābūt tūlītējam un neierobežotai piekļuvei šādiem pierādījumiem, kā arī tiesībām tos izmantot.</p> <p>Ja drošības izmeklēšanas gaitā drošības izmeklēšanas iestādei kļūst zināms vai rodas aizdomas, ka nelaimes gadījums vai incidents ir noticis nesankcionētas piekļūšanas dēļ, kā noteikts valsts tiesību aktos, piemēram, valsts tiesību aktos par nelaimes gadījumu izmeklēšanu, atbildīgais izmeklētājs par to nekavējoties paziņo attiecīgajām kompetentajām iestādēm. Piemērojot standartu A2.1.14.1, drošības izmeklēšanas gaitā savāktu attiecīgo informāciju nekavējoties dara zināmu minētajām iestādēm, un minētajām iestādēm pēc to pieprasījuma var nosūtīt arī attiecīgo materiālu. Apmaiņa ar minēto informāciju un minētajiem materiāliem neskar drošības izmeklēšanas iestādes tiesības turpināt drošības izmeklēšanu, to koordinējot ar iestādēm, kurām var būt nodota notikuma vietas kontrole.</p>
12. panta 3. punkts	A2.1.12.2.	<p>Līgumslēdzējas puses nodrošina, ka drošības izmeklēšanas iestādes, no vienas puses, un citas iestādes, kuras, visticamāk, varētu tikt iesaistītas pasākumos saistībā ar drošības izmeklēšanu, piemēram, tiesas, civilās aviācijas, meklēšanas un glābšanas iestādes, no otras puses, sadarbojas savā starpā, noslēdzot iepriekšējas vienošanās.</p> <p>Minētās vienošanās respektē drošības izmeklēšanas iestādes neatkarību un ļauj rūpīgi un efektīvi veikt tehnisko izmeklēšanu. Šīs iepriekšējās vienošanās aptver tādas aspektus kā: piekļuve nelaimes gadījuma vietai; pierādījumu saglabāšana un piekļuve tiem; sākotnēja un turpmāka pārskatu sniegšana par katra procesa stāvokli; informācijas apmaiņa; drošības informācijas attiecīga izmantošana; konfliktu atrisināšana.</p>
13. panta 1. punkts	A2.1.13.1.	Līgumslēdzēja puse, kuras teritorijā ir noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents, ir atbildīga par saudzīgas attieksmes nodrošināšanu attiecībā uz visiem pierādījumiem un par visu saprātīgu pasākumu veikšanu šādu pierādījumu aizsardzībai, kā arī par gaisa kuģa, tā satura un tā atlūzu aizturēšanu drošā vietā uz laika posmu, kāds var būt nepieciešams drošības izmeklēšanai. Pierādījumu aizsardzība ietver jebkura pierādījuma, ko varētu pārviest, izdzēst, pazaudēt vai iznīcināt, saglabāšanu fotogrāfiju vai citā veidā. Uzglabāšana drošā vietā nozīmē aizsardzību pret papildu bojājumiem, pret neatļautu personu piekļuvi, zādzībām un bojājumiem.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
13. panta 2. punkts	A2.1.13.2.	Kamēr nav ieradušies drošības izmeklētāji, neviens nedrīkst izmainīt nelaimes gadījuma vietas stāvokli, nedrīkst ņemt tajā paraugus, pārvietot gaisa kuģi, tā saturu vai atlūzas, ņemt no tā paraugus vai to aizvākt, izņemot gadījumus, kad šāda rīcība var būt nepieciešama drošības apsvērumu dēļ vai tādēļ, lai sniegtu palīdzību ievainotām personām, vai ja par notikuma vietu atbildīgās iestādes ir devušas īpašu atļauju, un, ja iespējams, apspriežoties ar drošības izmeklēšanas iestādi.
13. panta 3. punkts	A2.1.13.3.	Jebkura iesaistītā persona dara visu, kas nepieciešams, lai saglabātu ar attiecīgo notikumu saistītos dokumentus, materiālus un ierakstus, jo īpaši lai novērstu iespēju, ka sarunu un trauksmes ziņojumu ieraksti pēc lidojuma varētu tikt izdzēsti.
14. pants	A2.1.14.1.	Sensitīvu ar drošību saistītu informāciju drīkst izpaust vai izmantot tikai un vienīgi drošības izmeklēšanas nolūkā. Tiesvedības vai administratīva iestāde, kuras kompetencē ir pieņemt lēmumu par ierakstu atklāšanu saskaņā ar valsts tiesību aktiem, var nolemt, ka ieguvumi, izpaužot sensitīvu ar drošību saistītu informāciju arī citos likumīgos nolūkos, ir lielāki nekā negatīvās sekas, kas šādai rīcībai varētu būt gan valsts, gan starptautiskā mērogā attiecībā uz šo vai uz jebkuru citu drošības izmeklēšanu nākotnē.
15. panta 1. punkts	A2.1.15.1.	Atbildīgās drošības izmeklēšanas iestādes personāls vai jebkura cita persona, kas uzaicināta piedalīties un līdzdarboties drošības izmeklēšanā, ievēro piemērojamos noteikumus vai procedūras dienesta noslēpumu jomā, tostarp attiecībā uz to personu anonimitāti, kuras iesaistītas nelaimes gadījumā vai incidentā, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.
15. panta 2. punkts	A2.1.15.2.	Atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde informāciju, ko tā uzskata par atbilstīgu nelaimes gadījumam vai nopietnu incidentu novēršanai, paziņo personām, kas atbild par gaisa kuģu vai gaisa kuģu aprīkojuma ražošanu vai apkopi, kā arī privātpersonām vai tiesību subjektiem, kas atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju vai personāla apmācību.
15. panta 3. punkts	A2.1.15.3.	Atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde nodod valsts civilās aviācijas iestādei attiecīgo informāciju par faktiem, kas iegūta drošības izmeklēšanas laikā, izņemot sensitīvu ar drošību saistītu informāciju vai informāciju, kas rada interešu konfliktu. Informāciju, ko saņēmušas valsts civilās aviācijas iestādes, aizsargā saskaņā ar piemērojamiem Līgumslēdzējas puses tiesību aktiem.
15. panta 4. punkts	A2.1.15.4.	Atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei ir atļauts informēt cietušos un viņu tuviniekus vai viņu apvienības un publiskot jebkuru informāciju par faktu novērojumiem, procedūrām šīs drošības izmeklēšanas gaitā, iespējamiem iepriekšējiem ziņojumiem vai slēdzieniem un/vai drošības rekomendācijām ar noteikumu, ka tas negatīvi neietekmē drošības izmeklēšanas mērķu sasniegšanu un pilnībā atbilst piemērojamiem tiesību aktiem par personas datu aizsardzību.
15. panta 5. punkts	A2.1.15.5.	Pirms standartā A2.1.15.4 minētās informācijas publiskošanas atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde nosūta minēto informāciju cietušajiem un viņu tuviniekiem vai viņu apvienībām tādā veidā, kas negatīvi neietekmē drošības izmeklēšanas mērķus.
16. panta 1. punkts	A2.1.16.1.	Katras drošības izmeklēšanas nobeigumā sagatavo ziņojumu atbilstīgi tam, kāda veida nelaimes gadījums vai nopietns incidents ir noticis un cik tas bijis nopietns. Ziņojumā norāda, ka drošības izmeklēšanas vienīgais nolūks ir novērst nelaimes gadījumu un incidentu atkārtošanos nākotnē un nevis noteikt vainīgo vai uzlikt atbildību. Ziņojumā attiecīgā gadījumā ietver drošības rekomendācijas.
16. panta 2. punkts	A2.1.16.2.	Ziņojumā tiek aizsargāta visu nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā iesaistīto personu anonimitāte.
16. panta 3. punkts	A2.1.16.3.	Ja ziņojumus sagatavo, kamēr vēl nav pabeigta drošības izmeklēšana, pirms to publicēšanas drošības izmeklēšanas iestāde var lūgt attiecīgām iestādēm un projekta sertifikāta turētājam, ražotājam un ekspluatantam sniegt savus komentārus. To pienākums ir ievērot dienesta noslēpuma noteikumus attiecībā uz sniegto konsultāciju saturu.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
16. panta 4. punkts	A2.1.16.4.	Pirms nobeiguma ziņojuma publicēšanas drošības izmeklēšanas iestāde var lūgt attiecīgajām iestādēm un projekta sertifikāta turētājam, ražotājam un ekspluatantam sniegt savus komentārus, kam piemēro pienākumu ievērot dienesta noslēpuma noteikumus attiecībā uz sniegto konsultāciju saturu. Lūdzot šos komentārus, drošības izmeklēšanas iestāde ievēro starptautiskos standartus un ieteikto praksi.
16. panta 5. punkts	A2.1.16.5.	Sensitīvu ar drošību saistītu informāciju iekļauj ziņojumā tikai tad, ja tā attiecas uz nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta analīzi. Netiek izpausta informācija vai tās elementi, kas uz šo analīzi neattiecas.
16. panta 6. punkts	A2.1.16.6.	Drošības izmeklēšanas iestāde nobeiguma ziņojumu publisko, cik vien drīz iespējams un ja iespējams, 12 mēnešu laikā pēc nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta dienas.
16. panta 7. punkts	A2.1.16.7.	Ja nobeiguma ziņojumu minēto 12 mēnešu laikā publiskot nav iespējams, drošības izmeklēšanas iestāde sniedz starpposma ziņojumu vismaz katrā nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta gadadienā, tajā detalizēti izklāstot, kā virzās izmeklēšana un kādi jautājumi saistībā ar drošību ir aktualizēti.
16. panta 8. punkts	A2.1.16.7.	Drošības izmeklēšanas iestāde pēc iespējas drīz nosūta nobeiguma ziņojuma un drošības rekomendāciju kopiju: a) attiecīgo valstu drošības izmeklēšanas iestādēm un civilās aviācijas iestādēm un ICAO, ievērojot starptautiskos standartus un ieteicamo praksi; b) ziņojumā iekļauto drošības rekomendāciju adresātiem.
17. panta 1. punkts	A2.1.17.1.	Jebkurā drošības izmeklēšanas posmā drošības izmeklēšanas iestāde pēc pienācīgas apspriešanās ar atbilstīgajām pusēm ar datētu pavadvēstuli nosūta attiecīgajām iestādēm, tostarp tām, kas atrodas trešās valstīs, ieteikumus jebkurai preventīvai rīcībai, ko tā uzskata par nepieciešamu veikt nekavējoties, lai paaugstinātu aviācijas drošību.
17. panta 2. punkts	A2.1.17.2.	Drošības izmeklēšanas iestāde var nākt klajā ar drošības rekomendācijām, arī pamatojoties uz pētījumiem un analīzi, kas veikta saistībā ar vairākām izmeklēšanām vai jebkurām citām darbībām.
17. panta 3. punkts	A2.1.17.3.	Drošības rekomendācija nekādā gadījumā nav pieņemums par kāda vainu vai atbildību attiecīgajā nelaimes gadījumā, nopietnā incidentā vai incidentā.
18. panta 1. punkts	A2.1.18.1.	Drošības rekomendācijas adresāts 90 dienās pēc pavadvēstules saņemšanas nosūta saņemšanas apstiprinājumu un informē drošības izmeklēšanas iestādi, kas izdevusi drošības rekomendāciju, par īstenotiem vai plānotiem pasākumiem un attiecīgā gadījumā par laiku, kas tam vajadzīgs šo pasākumu pabeigšanai, un, ja pasākumi nav veikti, norāda iemeslus.
18. panta 2. punkts	A2.1.18.2.	Drošības izmeklēšanas iestāde 60 dienās pēc atbildes vēstules saņemšanas informē adresātu par to, vai pēc tās ieskatiem atbilde ir vai nav adekvāta, un attiecīgi pamato, ja tā nepiekrīt lēmumam neveikt nekādus pasākumus.
20. pants	A2.1.20.1.	1. ES un Izraēlas aviosabiedrības ievieš procedūras, kas ļauj sagatavot: a) cik vien ātri iespējams, apstiprinātu sarakstu, pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju, par visām personām, kas atradušās gaisa kuģī; kā arī b) tūlīt pēc tam, kad ir paziņots, ka ar šo gaisa kuģi ir noticis nelaimes gadījums, sarakstu ar bīstamām kravām, kas atradušās gaisa kuģī.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
		<p>2. Lai varētu ātri informēt pasažieru ģimenes par viņu tuvinieku atrašanos avarējušā gaisa kuģī, aviosabiedrības piedāvā pasažieriem iespēju norādīt vārdu un kontaktinformāciju kādai personai, ar kuru sazināties, ja noticis nelaimes gadījums. Aviosabiedrības drīkst izmantot šo informāciju tikai tad, ja noticis nelaimes gadījums, un to neizpauž trešām personām vai neizmanto komerciālos nolūkos.</p> <p>3. Tās personas vārdu, kura atradies gaisa kuģī, nedrīkst publiski pieejamu, pirms attiecīgās iestādes nav informējušas minētās personas tuviniekus. Šā panta 1. punktā minētajam sarakstam saglabā konfidencialitāti saskaņā ar attiecīgajiem Līgumslēdzēja puses tiesību aktiem, un katras personas vārds, kas šādā saistībā parādās minētajā sarakstā, tiek darīts publiski pieejams, ja pret to neiebilst to personu tuvinieki, kas atradušās gaisa kuģī.</p>
21. pants	A2.1.21.1.	<p>1. Lai nodrošinātu pilnīgāku un saskaņotāku reaģēšanu uz nelaimes gadījumiem, katra Līgumslēdzēja puse pieņem valsts līmenī ārkārtas plānu attiecībā uz civilās aviācijas nelaimes gadījumiem. Šāds ārkārtas plāns attiecas arī uz palīdzības sniegšanu civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem.</p> <p>2. Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka visām aviosabiedrībām, kas veic uzņēmējdarbību tās teritorijā, ir plāns palīdzības sniegšanai civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem. Minētajos plānos īpaši būtu jāņem vērā psiholoģisks atbalsts civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem, kā arī jāļauj aviosabiedrībai reaģēt, ja noticis liela mēroga nelaimes gadījums. Katra Līgumslēdzēja puse veic revīziju to aviosabiedrību palīdzības plāniem, kuras veic uzņēmējdarbību to teritorijā.</p> <p>3. Līgumslēdzēja puse, kam ir īpaša interese par tās teritorijā notikušo nelaimes gadījumu, jo šajā nelaimes gadījumā bojā gājušo vai smagus miesas bojājumus guvušo personu vidū ir tās pilsoņi, var izraudzīties ekspertu, kuram ir tiesības:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>apmeklēt nelaimes gadījuma vietu,</li> <li>piekļūt attiecīgajai informācijai par faktiem, ko publiskošanai ir apstiprinājusi atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde, kā arī informācijai par izmeklēšanas norises gaitu;</li> <li>saņemt nobeiguma ziņojuma kopiju.</li> </ol> <p>4. Eksperts, kas izraudzīts saskaņā ar 3. punktu, var palīdzēt, ievērojot piemērojamos tiesību aktus, cietušo identificēšanā un apmeklēt sanāksmes ar savas valsts nelaimes gadījumā izdzīvojušajiem.</p>
23. pants	A2.1.23.1.	Līgumslēdzēja puses paredz noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par šajā pielikumā precizēto standartu un prasību pārkāpumiem attiecībā uz nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā. Paredzētajām sankcijām ir jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām.

#### A.2.2: Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
1. pants	A2.2.1.1.	Šīs direktīvas mērķis ir sniegt ieguldījumu lidojumu drošības uzlabošanā, panākot, ka visa svarīgā ar drošību saistītā informācija tiek ziņota, savākta, uzglabāta, aizsargāta un izplatīta. Vienīgais mērķis ziņošanai par notikumiem ir nelaimes gadījumu un starpgadījumu novēršana, nevis vainīgā vai atbildīgā meklēšana.
2. pants	A2.2.2.1.	Direktīvas 2003/42/EK 2. pantā noteiktās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajos standartos un prasībās, kas attiecas uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā, tā, kā tās attiecīgā gadījumā ir piemērojamas.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
3. pants	A2.2.3.1.	Šajā pielikumā precizētos standartus un prasības attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā piemēro notikumiem, kas apdraud vai kas, ja tos nenovērš, var apdraudēt gaisa kuģi, personas, kas tajā atrodas, vai jebkuru citu personu.
4. panta 1. punkts	A2.2.4.1.	Līgumslēdzējas puses pieprasa, lai par notikumiem kompetentajām iestādēm ziņotu visas notikumā iesaistītās personas vai visas personas, kas ir licences turētāji saskaņā ar tiesību aktiem par aeronavigāciju, un apkalpes locekļi, pat tie, kas konkrētajā notikumā nav bijuši iesaistīti.
5. panta 1. punkts	A2.2.5.1.	Līgumslēdzējas puses nozīmē vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kurām jāizveido mehānisms ziņojumu par notikumiem savākšanai, izvērtēšanai, apstrādei un glabāšanai.
5. panta 2.–3. punkts	A2.2.5.2.	Kompetentās iestādes savāktos ziņojumus glabā savās datubāzēs. Šajās datubāzēs uzglabā arī informāciju par nelaimes gadījumiem un nopietniem starpgadījumiem.
6. pants	A2.2.6.1.	Izraēla un dalībvalstis attiecīgā gadījumā piedalās drošības informācijas apmaiņā. Izraēlas izmantotajai datubāzei ir jābūt sadarbspējīgai ar ECCAIRS programmatūru.
8. panta 1. punkts	A2.2.8.1.	Līgumslēdzējas puses saskaņā ar saviem tiesību aktiem veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pienācīgu saskaņā ar Direktīvu 2003/42/EK saņemtās informācijas konfidencialitāti. Šo informāciju tās izmanto tikai Direktīvas 2003/42/EK mērķiem.
8. panta 2. punkts	A2.2.8.2.	Neatkarīgi no notikuma, nelaimes gadījuma vai nopietna starpgadījuma veida vai kategorijas personu vārdus un uzvārdus standartā A2.2.5.2 minētajā datubāzē iekļaut nedrīkst.
8. panta 3. punkts	A2.2.8.3.	Neskarot piemērojamos krimināltiesību noteikumus un izņemot rupjas nolaidības gadījumus, Līgumslēdzējas puses atturas no tiesvedības uzsākšanas saistībā ar bez iepriekšēja nodoma vai aiz neuzmanības izdarītiem likumpārkāpumiem, par kuriem tās uzzinājušas tikai tāpēc, ka par tiem ziņots saskaņā ar valsts obligāto ziņojumu sistēmu.
9. pants	A2.2.9.1.	Katra Līgumslēdzēja puse izveido brīvprātīgu ziņošanas par starpgadījumiem sistēmu, lai atvieglinātu informācijas savākšanu par faktiskiem vai potenciāliem drošības trūkumiem, kurus nav iespējams konstatēt, izmantojot obligāto ziņošanas par starpgadījumiem sistēmu.

## B DAĻA: Gaisa satiksmes pārvaldība

B.1: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
1. panta 1.–3. punkts	B.1.1.1.	A	Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas mērķis ir uzlabot esošos drošības standartus, sniegt ieguldījumu gaisa satiksmes sistēmas ilgtspējīgā attīstībā un uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) un aeronavigācijas pakalpojumu (ANS) sistēmas kopējo darbību vispārējās nozīmes gaisa pārvadājumiem Līgumslēdzējās pusēs atbilstoši visu gaisa telpas izmantotāju prasībām. Šajā Eiropas vienotajā gaisa telpā ietilpst saskaņots Eiropas tīkls, kas ietver maršrutus, maršrutu pārvaldīšanu un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, pamatojoties tikai uz drošību, efektivitāti un tehniskiem apsvērumiem gaisa telpas izmantotāju interesēs. Šo mērķi īstenojot, Regulas (EK) Nr. 549/2004 mērķis ir izveidot saskaņotu tiesisko regulējumu, lai radītu Eiropas vienoto gaisa telpu.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
			<p>Regulas (EK) Nr. 549/2004 un SES [<i>Single European Sky</i>] pamatregulās minēto pasākumu piemērošana neskar Līgumslēdzēju pušu suverenitāti attiecībā uz to gaisa telpu un pušu prasības, kas saistītas ar sabiedriskās kārtības, valsts drošības un aizsardzības jautājumiem, kas izklāstīti 13. pantā. Regula (EK) Nr. 549/2004 un SES pamatregulās minētie pasākumi neaptver militārās operācijas un mācības.</p> <p>Regulas (EK) Nr. 549/2004 un SES pamatregulās minēto pasākumu piemērošana neskar Līgumslēdzēju pušu tiesības un pienākumus, kas izriet no 1944. gada Čikāgas konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija"). Šajā sakarā papildu mērķis ir palīdzēt Līgumslēdzējām pusēm izpildīt saistības, kas izriet no Čikāgas konvencijas, nodrošinot pamatu noteikumu kopīgai interpretācijai un vienādei noteikumu īstenošanai un nodrošinot, ka šos noteikumus pienācīgi ņem vērā Regulā (EK) Nr. 549/2004 un tās īstenošanai izstrādātajos noteikumos.</p>
2. pants	B.1.2.1.	A	Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. pantā noteiktās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajos standartos un prasībās attiecībā uz gaisa satiksmes pārvaldību. Visas atsauces uz dalībvalstīm saprot kā atsauces uz Līgumslēdzējām pusēm.
4. panta 1. punkts	B.1.4.1.	A	Līgumslēdzējas puses kopīgi vai atsevišķi izraugās vai izveido struktūru vai struktūras, kas kļūst par valsts uzraudzības iestādi, kura uzņemas pienākumus, kas jāpilda šādai iestādei saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004 un saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 3. pantā minētajiem pasākumiem.
4. panta 2. punkts	B.1.4.2.	A	Valsts uzraudzības iestādes nav atkarīgas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Šo neatkarību nodrošina, atbilstīgi — vismaz funkciju līmeni — nošķirot valsts uzraudzības iestādes no šiem pakalpojumu sniedzējiem.
4. panta 3. punkts	B.1.4.3.	A	Valsts uzraudzības iestādes īsteno savas pilnvaras objektīvi, neatkarīgi un pārredzami. Šo neatkarību panāk, izmantojot attiecīgus pārvaldības un kontroles mehānismus, tostarp saistībā ar Līgumslēdzējas puses noteiktu pārvaldības sistēmu. Tomēr šī neatkarība neattiecas uz valsts uzraudzības iestādes no uzdevumu pildīšanas saskaņā ar valsts civilās aviācijas iestāžu vai citu valsts iestāžu noteikumiem.
4. panta 4. punkts	B.1.4.4.	A	Līgumslēdzējas puses nodrošina valstu uzraudzības iestādēm nepieciešamos resursus un iespējas efektīvai un savlaicīgai to uzdevumu izpildei, kuri tām uzticēti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004.
9. pants	B.1.9.1.	A	Sankcijas, ko Līgumslēdzējas puses var noteikt par Regulas (EK) Nr. 549/2004 un SES pamatregulās minēto pasākumu pārkāpumiem, īpaši gaisa telpas izmantotājiem un pakalpojumu sniedzējiem, ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.
10. pants	B.1.10.1.	A	Līgumslēdzējas puses saskaņā ar valsts tiesību aktiem izveido apspriežu mehānismu, lai Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanai nodrošinātu ieinteresēto personu, tostarp profesionāļu pārstāvības struktūru, pienācīgu iesaistīšanu.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
11. panta 1. punkts	B.1.11.1.	A	Lai uzlabotu aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību, izstrādā aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu. Tajā ietver: a) valsts plānus, tostarp darbības mērķus attiecībā uz galvenajām darbības jomām, proti, drošību, vidi, veiktspēju un rentabilitāti, nodrošinot atbilstību SES iniciatīvai; kā arī b) aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības rādītāju regulāru pārskatīšanu, uzraudzību un salīdzināšanu.
11. panta 2. punkts	B.1.11.2.	A	Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru Komisija par darbības izvērtēšanas iestādi var nozīmēt Eurocontrol vai citu objektīvu un kompetentu iestādi. Darbības izvērtēšanas iestādes pienākums ir pēc pieprasījuma palīdzēt valsts uzraudzības iestādēm īstenot darbības uzlabošanas shēmu. Komisija nodrošina darbības izvērtēšanas iestādes neatkarīgu darbu Komisijas uzdevumu īstenošanā.
11. panta 3. punkta b) apakšpunkts	B.1.11.3.	A	Valsts uzraudzības iestāde izstrādā un Līgumslēdzēja puse pieņem valsts plānus, kas minēti standartā B.1.11.1. Šajos plānos iekļauj attiecīgās Līgumslēdzējas puses pieņemtos saistošos valsts mērķus un atbilstīgu veicināšanas pasākumu shēmu. Plānus sagatavo, apspriežoties ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem.
11. panta 3. punkta d) apakšpunkts	B.1.11.4.	A	Darbības uzlabošanas sistēmai paredzētais pārskata periods ir vismaz trīs gadi un ne vairāk kā pieci gadi. Šajā periodā, ja valsts mērķi nav sasniegti, Līgumslēdzējas puses un/vai valsts uzraudzības iestādes piemēro atbilstīgos korektīvos pasākumus, ko tās ir noteikušas.
11. panta 4. punkts	B.1.11.5.	A	Uz darbības uzlabošanas shēmu attiecas šādas procedūras: a) ar aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības rādītājiem saistītu atbilstīgu datu vākšana, validēšana, pārbaude, izvērtēšana un izplatīšana sadarbībā ar visām attiecīgajām personām, tostarp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem, lidostu ekspluatantiem, valsts uzraudzības iestādēm, Līgumslēdzējām pusēm un Eurocontrol; b) pamatojoties uz ICAO dokumentu Nr. 9854 "Globālās gaisa satiksmes pārvaldības ekspluatācijas koncepcija", piemērotu galveno darbības jomu izvēli, kuras atbilst jomām, kas noteiktas ATM ģenerālpilāna darbības ietvarā, tostarp drošības, vides, veiktspējas un rentabilitātes jomas, un kuras vajadzības gadījumā ir pielāgotas, lai ņemtu vērā Eiropas vienotās gaisa telpas īpašās vajadzības un attiecīgos mērķus šajās jomās, kā arī konkrēta to galveno darbības rādītāju kopuma noteikšana, kas vajadzīgi, lai novērtētu darbību; c) valsts darbības mērķu izvērtēšana, pamatojoties uz valsts plānu; kā arī d) valsts darbības plānu uzraudzība, tostarp atbilstoši brīdinājuma mehānismi.
11. panta 5. punkts	B.1.11.6.	A	Izveidojot darbības uzlabošanas shēmu, ņem vērā, ka maršruta pakalpojumi, termināla pakalpojumi un tīkla funkcijas ir atšķirīgi un ka tie attiecīgi tā arī jāskata, ja vajadzīgs, arī darbības novērtēšanai.
11. panta 6. punkts	B.1.11.7.	A	Piemēro īstenošanas noteikumus, kuri attiecas uz darbības uzlabošanas sistēmu un kas uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.



Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
13. pants	B.1.13.1.	A	<p>SES pamatregulas nekavē Līgumslēdzēju pusi piemērot pasākumus, ciktāl tie vajadzīgi, lai aizsargātu drošības un aizsardzības politikas intereses. Šādi pasākumi ir jo īpaši tie, kas ir obligāti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— lai uzraudzītu gaisa telpu, par ko tā atbild, saskaņā ar ICAO reģionālajiem aeronavigācijas nolīgumiem, arī lai spētu atklāt, identificēt un novērtēt gaisa kuģi, kas izmanto šo gaisa telpu, ar nolūku aizsargāt lidojumu drošību un attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu drošības un aizsardzības vajadzības,</li> <li>— ja notiek nopietni iekšēji nemieri, kas ietekmē likumības un kārtības ievērošanu,</li> <li>— ja notiek karš vai radies nopietns starptautisks saspīlējums, kura dēļ pastāv kara draudi,</li> <li>— lai izpildītu Līgumslēdzēju pušu starptautiskās saistības attiecībā uz miera un starptautiskās drošības saglabāšanu,</li> <li>— lai veiktu militāras operācijas un mācības, tostarp nodrošinātu vajadzīgās treniņu iespējas.</li> </ul>

B.2: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula) ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
2. panta 1.–2. punkts	B.2.2.1.	A	Valsts uzraudzības iestāde organizē inspekcijas un apsekojumus, lai pārbaudītu atbilstību Regulai (EK) Nr. 550/2004, jo īpaši ciktāl ir runa par drošu un efektīvu to aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju darbību, kuri sniedz pakalpojumus attiecībā uz Līgumslēdzējas puses atbildībā esošu gaisa telpu. Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs atvieglo šo darbu.
2. panta 3. punkts	B.2.2.2.	B	Valstis, kas piedalās attiecīgajā funkcionālajā gaisa telpas blokā (FAB), slēdz vienošanos par uzraudzību, ar ko nodrošina to aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju inspekcijas un apsekojumus, kuri sniedz pakalpojumus minētajā FAB.
2. panta 4.–6. punkts	B.2.2.3.	A	Minētajām valstīm jāvienojas par tādu uzraudzību, ar ko nodrošina to aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (ANSP) inspekcijas un apsekojumus, kuri sniedz pakalpojumus citas valsts gaisa telpā. Minētās vienošanās ietver vienošanās par tādu gadījumu izskatīšanu, kas saistīti ar neatbilstību piemērojamajām prasībām.
4. pants		A	Piemēro īstenošanas noteikumus par drošības prasībām, kuri uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.
7. panta 1. punkts	B.2.7.1.	A	Uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem attiecas sertifikācija, ko veic Līgumslēdzējas puses.
7. panta 3. punkts	B.2.7.2.	A	Valsts uzraudzības iestādes izdod sertifikātus tiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas atbilst Regulai (ES) Nr. 1035/2011 un piemērojamajiem valsts tiesību aktiem.
7. panta 3. punkts	B.2.7.3.	A	Sertifikātus var izdot atsevišķi katra veida aeronavigācijas pakalpojumiem, kas noteikti Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. pantā, vai šādu pakalpojumu paketei.
7. panta 3. punkts	B.2.7.4.	A	Sertifikātu regulāri pārbauda.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
7. panta 4. punkts + II pielikums	B.2.7.5.	A	Sertifikātos norāda aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus, to skaitā nediskriminējošu pieeju pakalpojumiem, kas paredzēti gaisa telpas izmantotājiem, īpaši attiecībā uz drošību. Uz sertifikāciju drīkst attiecināt tikai tos nosacījumus, kas noteikti Regulas (EK) Nr. 550/2004 II pielikumā. Šādi nosacījumi ir objektīvi jāpamato, nediskriminējošā veidā, proporcionāli un caurredzami.
7. panta 5. punkts	B.2.7.6.	A	Līgumslēdzējas puses var atļaut sniegt aeronavigācijas pakalpojumus bez sertifikācijas, ja šo pakalpojumu sniedzējs tos piedāvā galvenokārt gaisa kuģu kustībai, kura nav vispārējā gaisa satiksme.
7. panta 6. punkts	B.2.7.7.	B	Sertifikātu izdošana aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem dod iespēju piedāvāt savus pakalpojumus citām Līgumslēdzējām pusēm, citiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem un lidostām attiecīgajās Līgumslēdzējās pusēs.
7. panta 7. punkts	B.2.7.8.	A	Valsts uzraudzības iestādes uzrauga atbilstību kopīgajām prasībām.
7. panta 7. punkts	B.2.7.9.	A	Ja valsts uzraudzības iestāde konstatē, ka sertifikāta turētājs vairs neatbilst šādām prasībām vai nosacījumiem, tad tā veic attiecīgus pasākumus, nodrošinot pakalpojumu nepārtrauktību. Šādi pasākumi var ietvert sertifikāta atsaukšanu.
7. panta 8. punkts	B.2.7.10.	B	Līgumslēdzējas puse atzīst jebkuru sertifikātu, kas izdots citā Līgumslēdzējā pusē, saskaņā ar šajā pielikumā precizētajiem standartiem un regulatīvajām prasībām attiecībā uz gaisa satiksmes pārvaldību.
8. panta 1. punkts	B.2.8.1.	A	Līgumslēdzējas puses nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumu ekskluzīvu sniegšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild. Šim nolūkam Līgumslēdzējas puses izraugās gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, kam ir Līgumslēdzējās pusēs derīgs sertifikāts.
8. panta 2. punkts	B.2.8.2.	B	Tiesību sistēmas nerada šķēršļus pārrobežu pakalpojumu sniegšanai, nosakot, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANSP) a) tieši vai ar uzņēmuma daļu vairākumu pieder konkrētai valstij/tās valstspiederīgajiem, b) ar galveno uzņēmējdarbības vietu vai oficiālo adresi atrodas minētajā valstī, c) izmanto vienīgi minētās valsts objektus.
8. panta 3. punkts	B.2.8.3.	A	Līgumslēdzējas puses nosaka izraudzīto pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus. Pienākumos var iekļaut nosacījumus savlaicīgai tādas informācijas sniegšanai, kas ļauj identificēt visu gaisa kuģu kustību gaisa telpā, par kuru tās atbild.
8. panta 4. punkts	B.2.8.4.	A	Līgumslēdzējām pusēm ir rīcības brīvība, izvēloties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, ar nosacījumu, ka tas atbilst prasībām un nosacījumiem, kas minēti šajā pielikumā precizētajos standartos un regulatīvajās prasībās attiecībā uz gaisa satiksmes pārvaldību.
8. panta 5. punkts	B.2.8.4.	B	Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem, kas izveidoti atbilstoši 9.a pantam un aptver gaisa telpu, par kuru atbild vairāk nekā viena Līgumslēdzēja puse, attiecīgās Līgumslēdzējas puses atbilstoši Regulas (EK) Nr. 550/2004 8. panta 1. punktam kopīgi izraugās vienu vai vairākus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus vismaz vienu mēnesi pirms attiecīgā bloka darbības uzsākšanas.
9. pants	B.2.9.1.	A	Līgumslēdzējas puses var izraudzīties meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēju, kas ekskluzīvi sniedz visus meteoroloģiskos datus vai to daļu visā gaisa telpā, par kuru tās atbild, vai tās daļā, ņemot vērā drošības apsvērumus.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
9.a panta 1. punkts	B.2.9a.1.	B	Līgumslēdzējas puses veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu funkcionālo gaisa telpas bloku ieviešanu, lai sasniegtu vajadzīgo gaisa satiksmes pārvaldības tīkla kapacitāti un efektivitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā un uzturētu augstu drošības līmeni, kā arī sniegtu ieguldījumu kopējā gaisa satiksmes sistēmas darbībā un mazinātu ietekmi uz vidi. Līgumslēdzējām pusēm pēc iespējas plašāk jāsadarbjas, jo īpaši tām Līgumslēdzējām pusēm, kas kaimiņos veido funkcionālus gaisa telpas blokus, lai nodrošinātu šā noteikuma ievērošanu.
9.a panta 2. punkts	B.2.9a.2.	B	Funkcionālie gaisa telpas bloki jo īpaši: a) ir pamatoti ar drošības analīzi; b) nodrošina gaisa telpas optimālu izmantošanu, ņemot vērā gaisa satiksmes plūsmas; c) nodrošina atbilstību Eiropas maršrutu tīklam, kas izveidots saskaņā ar Gaisa telpas regulas 6. pantu; d) ir pamatoti ar šo bloku vispārējo pievienoto vērtību, ieskaitot tehnisko līdzekļu un cilvēku resursu optimālu izmantošanu, balstoties uz izmaksu un ieguvumu analīzi; e) nodrošina gaisa satiksmes vadības kompetences funkcionālu un elastīgu nodošanu no vienas gaisa satiksmes vadības struktūrvienības citai; f) nodrošina dažādu gaisa telpas konfigurāciju savienojamību, cita starpā optimizējot pašreizējos lidojumu informācijas reģionus; g) atbilst ICAO ietvaros noslēgto reģionālo vienošanos nosacījumiem; h) ievēro reģionālās vienošanās, kas ir spēkā Regulas (EK) Nr. 550/2004 spēkā stāšanās dienā; un i) veicina atbilstību darbības mērķiem.
9.a panta 3. punkts	B.2.9a.3.	B	Funkcionālo gaisa telpas bloku var izveidot, tikai kopēji vienojoties visām Līgumslēdzējām pusēm un attiecīgā gadījumā trešām valstīm, kuru pārziņā ir kāda daļa no funkcionālajā gaisa telpas blokā iekļautās gaisa telpas. Pirms funkcionālā gaisa telpas bloka izveides attiecīgā(-ās) Līgumslēdzēja(-as) puse(-es) sniedz pārējām Līgumslēdzējām pusēm un citām ieinteresētajām personām attiecīgas ziņas un dod tām iespēju iesniegt savus apsvērumus.
9.a panta 4. punkts	B.2.9a.4.	B	Ja funkcionālais gaisa telpas bloks attiecas uz gaisa telpu, kas pilnībā vai daļēji ir divu vai vairāku Līgumslēdzēju pušu pārziņā, vienošanās, ar kuru izveido funkcionālo gaisa telpas bloku, ietver nepieciešamos noteikumus par bloka pārveidošanu un kādas Līgumslēdzējas puses izstāšanos no bloka, iekļaujot pārejas noteikumus.
9.a panta 5. punkts	B.2.9a.5.	B	Ja saistībā ar kādu funkcionālo gaisa telpas bloku divām vai vairākām Līgumslēdzējām pusēm rodas nesaskaņas, kas saistītas ar to pārziņā esošo gaisa telpu, attiecīgās Līgumslēdzējas puses var kopīgi aicināt Vienotās gaisa telpas komiteju paust viedokli. Komiteja adresē viedokli attiecīgajām Līgumslēdzējām pusēm. Neskarot standartu B.2.9a.3, Līgumslēdzējas puses ņem vērā minēto viedokli, lemjot par risinājumu.
10. panta 1. punkts	B.2.10.1.	A	Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var izmantot citu Līgumslēdzējās pusēs sertificētu pakalpojumu sniedzēju pakalpojumus.
10. panta 2. punkts	B.2.10.2.	A	Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji savas darba attiecības formalizē ar rakstisku vienošanos vai līdzvērtīgiem juridiskiem aktiem, izklāstot īpašos pienākumus un funkcijas, ko katrs pakalpojumu sniedzējs uzņemas, un ļaujot visiem pakalpojumu sniedzējiem savstarpēji apmainīties ar ekspluatācijas datiem, ciktāl tas attiecas uz vispārējo gaisa satiksmi. Par minētajiem pasākumiem paziņo attiecīgajai/attiecīgajām valsts uzraudzības iestādei/iestādēm.
10. panta 3. punkts	B.2.10.3.	A	Gadījumos, kas saistīti ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu, vajadzīgs attiecīgo Līgumslēdzēju pušu apstiprinājums. Gadījumos, kas saistīti ar meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanu, attiecīgo Līgumslēdzēju pušu apstiprinājums vajadzīgs, ja tās ir izraudzijušās ekskluzīvu pakalpojumu sniedzēju saskaņā ar standartu B.2.9.1.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
11. pants	B.2.10.4.	A	Līgumslēdzējas puses saistībā ar kopējo transporta politiku veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka kompetētās civilās un militārās iestādes attiecībā uz īpašo gaisa telpas bloku pārvaldību noslēdz vai atjaunina rakstiskas vienošanās vai līdzvērtīgus juridiskus aktus.
12. panta 1. punkts	B.2.12.1.	A	Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji neatkarīgi no savas īpašumtiesību sistēmas vai juridiskās formas sagatavo, iesniedz auditam un publicē savus finanšu pārskatus.
12. panta 2. punkts	B.2.12.2.	A	Visos gadījumos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji publicē gada ziņojumu, un tiem regulāri izdara neatkarīgu auditu.
12. panta 3. punkts	B.2.12.3.	A	Sniedzot pakalpojumu paketi, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji norāda aeronavigācijas pakalpojumu radītās izmaksas un ienākumus, tos sadalot saskaņā ar norādīto tarifkācijas sistēmu, un vajadzības gadījumā uztur konsolidētos pārskatus par citiem pakalpojumiem, kas nav aeronavigācijas pakalpojumi, kā tas būtu jādara, ja attiecīgos pakalpojumus sniegtu atsevišķi uzņēmumi.
12. panta 4. punkts	B.2.12.4.	A	Līgumslēdzējas puses izraugās kompetētās iestādes, kam ir tiesības piekļūt to pakalpojumu sniedzēju finanšu pārskatiem, kuri sniedz pakalpojumus gaisa telpā, par ko tās atbild.
13. panta 1. punkts	B.2.13.1.	B	Ciktāl tas attiecas uz vispārējo gaisa satiksmi, ar attiecīgajiem ekspluatācijas datiem visi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji un lidostas apmainās reālā laikā, lai atvieglotu ekspluatāciju. Šos datus izmanto tikai ekspluatācijas nolūkiem.
13. panta 2. punkts	B.2.13.2.	B	Piekļuvei ekspluatācijas datiem nediskriminējoši piešķir attiecīgām iestādēm, sertificētiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem un lidostām.
13. panta 3. punkts	B.2.13.3.	B	Sertificētie pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji un lidostas nosaka standarta nosacījumus piekļuvei tiem ekspluatācijas datiem, kas nav minēti 1. punktā. Valsts uzraudzības iestādes apstiprina šos standarta nosacījumus. Vajadzības gadījumā saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto procedūru nosaka sīki izstrādātus noteikumus, kas attiecas uz šādiem nosacījumiem.
18. panta 1.–2. punkts	B.2.18.1.	A	Ne Līgumslēdzēju pušu valsts uzraudzības iestādes, kas rīkojas saskaņā ar saviem valsts tiesību aktiem, ne Komisija neizpauž konfidenciālu informāciju, īpaši informāciju par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, to komerciālām attiecībām vai to izmaksu sastāvdaļām. Tas neskar attiecīgo Līgumslēdzēju pušu valsts uzraudzības iestāžu tiesības izpaust informāciju, ja tas ir svarīgi to pienākumu izpildei; šajā gadījumā informāciju izpauž samērīgi, ņemot vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, gaisa telpas izmantotāju, lidostu vai citu attiecīgo ieinteresēto personu likumīgās intereses savu darbību noslēpumu aizsardzībā.

B.3: Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
1. pants	B.3.1.1.	A	Mērķis ir veicināt principa par pakāpeniski aizvien vairāk integrētas izmantojamās gaisa telpas izveidošanu saistībā ar kopējo transporta politiku un noteikt kopīgas gaisa satiksmes izveidošanas, plānošanas un vadības procedūras, kas nodrošina tās efektīvu darbību un drošību. Gaisa telpas izmantošana papildina aeronavigācijas pakalpojumus saskaņotā un savietojamā kopumā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 550/2004. Tas attiecas uz gaisa telpu ICAO, EUR un AFI reģionos, ja Līgumslēdzēju pušu pārziņā ir gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana saskaņā ar pakalpojumu sniegšanas Regulu (EK) Nr. 550/2004. Līgumslēdzējas puses Regulu (EK) Nr. 551/2004 var attiecināt arī uz to pārziņā esošo gaisa telpu citos ICAO reģionos, ar nosacījumu, ka tās par to informē pārējās Līgumslēdzējas puses.
3. panta 1. punkts	B.3.3.1.	B	Līgumslēdzējas puses cenšas panākt, ka ICAO izveido un atzīst vienotu EUIR.
3. panta 2. punkts	B.3.3.2.	B	EUIR jāplāno, tajā iekļaujot gaisa telpu, kas ir Līgumslēdzēju pušu pārziņā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 1. panta 3. punktu, un tajā var iekļaut arī Eiropas trešo valstu gaisa telpu.
3. panta 3. punkts	B.3.3.3.	B	EUIR izveidošana neskar Līgumslēdzēju pušu atbildību par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanos to pārziņā esošajā gaisa telpā saskaņā ar standartu B.2.8.1.
3. panta 4. punkts	B.3.3.4.	B	Līgumslēdzējas puses saglabā savu atbildību attiecībā pret ICAO augšējo lidojumu informācijas reģionu un lidojumu informācijas reģionu ģeogrāfiskajās robežās, kurus tiem uzticējusi ICAO.
3.a pants	B.3.3a.1.	A	Piemēro īstenošanas noteikumus, kuri attiecas uz elektronisku aeronavigācijas informāciju un kas uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.
4. pants	B.3.4.1.	A	Piemēro īstenošanas noteikumus, kuri attiecas uz gaisa telpas izmantošanas noteikumiem un gaisa telpu klasifikāciju un kas uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.
6. panta 1. punkts	B.3.6.1.	A	Gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkcijām jānodrošina iespēja optimāli izmantot gaisa telpu un nodrošināt, ka gaisa telpas izmantotāji var izmantot vēlamās trajektorijas, vienlaikus paverot maksimālas piekļuves iespēju gaisai telpai un aeronavigācijas pakalpojumiem. Šīs tīkla funkcijas ir vērstas uz to, lai atbalstītu iniciatīvas valsts līmenī un funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, un tās nodrošinās, ievērojot prasību nošķirt regulatīvās funkcijas no pamatfunkcijām.
6. panta 2. punkts	B.3.6.2.	A	Funkcijas, ko pilda tīkla pārvaldnieks attiecībā uz maršrutu plānošanu un ierobežotu resursu pārvaldību, kā arī iespēja par tīkla pārvaldnieku nozīmēt, piemēram, Eurocontrol.
6. panta 3. punkts	B.3.6.3.	A	Komisija pēc pienācīgas apspriešanās ar nozares ieinteresētajām personām var papildināt standartā B.3.6.2 uzskaitīto funkciju sarakstu. Minētos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus Regulas (EK) Nr. 551/2004 elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar pamatregulas 5. panta 4. punktā minēto procedūru.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
6. panta 4. punkts	B.3.6.4.	A	<p>Piemēro sīki izstrādātus noteikumus Gaisa telpas regulas (Nr. 551/2004) 6. pantā minēto pasākumu īstenošanai, izņemot tos, kas minēti Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. panta 6.–9. punktā un kas uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā. Minētie īstenošanas noteikumi jo īpaši attiecas uz:</p> <p>a) tādu procesu un procedūru koordinēšanu un saskaņošanu, kuru mērķis ir uzlabot aeronavigācijas frekvenču pārvaldību, cita starpā principu un kritēriju izstrādi;</p> <p>b) galveno funkciju, kuras mērķis ir laikus noteikt un piešķirt vajadzīgās frekvences Eiropas vispārējai gaisa satiksmei atvēlētajā diapazonā, lai palīdzētu nodrošināt Eiropas aviācijas tīkla izveidi un darbību;</p> <p>c) tīkla papildu funkcijām atbilstoši ATM ģenerālplānam;</p> <p>d) sīki izstrādātu kārtību lēmumu pieņemšanai, sadarbojoties Līgumslēdzējam pusēm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un tīkla vadības funkcijai;</p> <p>e) iesaistīto ieinteresēto personu apspriešanās kārtību, pieņemot lēmumus valsts un Eiropas mērogā; kā arī</p> <p>f) uzdevumu un pienākumu sadali starp tīkla vadības nodrošinātājiem un valsts frekvenču pārvaldītājiem, kas skar Starptautiskās Telekomunikāciju savienības vispārējai gaisa satiksmei atvēlēto radiofrekvenču spektru, lai panāktu, ka valsts frekvenču pārvaldītāji turpina piešķirt tādas frekvences, kuras neietekmē tīkla darbību. Gadījumos, kad tāda ietekme pastāv, valsts frekvenču pārvaldītāji sadarbojas ar tīkla vadības nodrošinātājiem, lai optimizētu frekvenču izmantošanu.</p>
6. panta 5. punkts	B.3.6.5.	A	<p>Par citiem gaisa telpas plānošanas aspektiem, kas nav minēti Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. panta 2. punktā, lemj valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmeni. Šajā plānošanas procesā ņem vērā satiksmes prasības un sarežģītību, valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības plānus un ietver vispusīgu apspriešanos ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem vai attiecīgajām grupām, kas vajadzības gadījumā pārstāv gaisa telpas izmantotājus un militārās iestādes.</p>
6. panta 6. punkts	B.3.6.6.	B	<p>Līgumslēdzēja puses <i>Eurocontrol</i> vai citai objektīvai un kompetentai struktūrai uztic gaisa satiksmes plūsmas pārvaldību, nodrošinot pienācīgus pārraudzības pasākumus.</p>
6. panta 7. punkts	B.3.6.7.	A	<p>Piemēro īstenošanas noteikumus, kuri attiecas uz gaisa satiksmes plūsmas pārvaldību un kas uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.</p>
7. panta 1. punkts	B.3.7.1.	A	<p>Nemot vērā Līgumslēdzēju pušu pārziņā esošo militāro jautājumu organizāciju, vienotajā Eiropas gaisa telpā tām jānodrošina gaisa telpas elastīgas izmantošanas principa vienveidīga piemērošana ICAO noteiktajā un <i>Eurocontrol</i> izstrādātajā kārtībā, lai, īstenojot kopējo transporta politiku, uzlabotu gaisa telpas pārvaldību un gaisa satiksmes vadību.</p>
7. panta 3. punkts	B.3.7.2.	A	<p>Piemēro īstenošanas noteikumus, kuri attiecas uz gaisa telpas izmantošanas elastīgumu un kas uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.</p>

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
8. panta 1. punkts	B.3.8.1.	A	Gadījumos, kad Regulas (EK) Nr. 551/2004 7. panta ievērošana rada ievērojamas gaisa telpas izmantošanas grūtības, Līgumslēdzējas puses tā piemērošanu var uz laiku atlikt, ar nosacījumu, ka tās nekavējoties par to informē Apvienoto komiteju.
8. panta 2. punkts	B.3.8.2.	A	Pēc pagaidu atlikšanas ieviešanas to noteikumu pielāgojumus, kas pieņemti saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 7. panta 3. punktu, var veikt attiecībā uz gaisa telpu, kas ir attiecīgās Līgumslēdzējas puses(-šu) atbildībā.

B.4: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula) ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
1. pants + I pielikums	B.4.1.1.	A	Pamatregulas piemērošanas jomā Regula (EK) Nr. 552/2004 attiecas uz EATMN savietojamību. To piemēro Regulas (EK) Nr. 552/2004 I pielikumā norādītajām sistēmām, to komponentiem un saistītajām procedūrām. Mērķis ir sasniegt dažādu EATMN sistēmu, komponentu un saistīto procedūru savietojamību, pienācīgi ņemot vērā attiecīgās starptautiskās tiesību normas, kā arī nodrošināt jaunu, saskaņotu un apstiprinātu darbības un tehnoloģiju koncepciju koordinētu un ātru ieviešanu gaisa satiksmes pārvaldībā.
2. pants + II pielikums	B.4.2.1.	A	EATMN, tā sistēmām, komponentiem un saistītajām procedūrām jāatbilst pamatprasībām. Pamatprasības ir izklāstītas Regulas (EK) Nr. 552/2004 II pielikumā.
3. pants	B.4.3.1.	A	Piemēro īstenošanas noteikumus, kuri attiecas uz savietojamību un kas uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.  Sistēmas, komponenti un saistītās procedūras visā to dzīves ciklā atbilst attiecīgajiem savietojamības īstenošanas noteikumiem.  Savietojamības īstenošanas noteikumi jo īpaši  a) nosaka visas īpašās prasības, kas papildina vai precizē pamatprasības, sevišķi drošības, bezproblēmu darbības un efektivitātes ziņā, un/vai b) vajadzības gadījumā apraksta visas īpašās prasības, kas papildina vai precizē pamatprasības, sevišķi attiecībā uz jaunu, saskaņotu un apstiprinātu darbības un tehnoloģiju koncepciju koordinētu un ātru ieviešanu, un/vai c) nosaka komponentus attiecībā uz sistēmām; un/vai d) apraksta īpašās atbilstības novērtēšanas procedūras, kas vajadzības gadījumā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 552/2004 8. pantu ietver pilnvarotās iestādes, pamatojoties uz Lēmumā 93/465/EEK definētajiem moduļiem, kuri jāizmanto komponentu atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtēšanai, kā arī sistēmu verifikācijai; un/vai e) precizē īstenošanas nosacījumus, tai skaitā attiecīgā gadījumā datumu, līdz kuram visām attiecīgajām ieinteresētajām personām tie jāizpilda.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
			<p>Sagatavojot, pieņemot un pārskatot savietojamības īstenošanas noteikumus, ņem vērā tehnisko risinājumu, ar kuru palīdzību šie noteikumi var tikt izpildīti, paredzētās izmaksas un ieguvumus, lai definētu visdzīvotspējīgāko risinājumu, pienācīgi ievērojot saskaņotā augstā drošības līmeņa saglabāšanu. Minēto risinājumu izmaksu un ieguvumu novērtējums visām attiecīgajām ieinteresētajām pusēm tiek pievienots katram savietojamības īstenošanas noteikumu projektam.</p> <p>Savietojamības īstenošanas noteikumus paredz saskaņā ar pamatregulas 8. pantā noteikto procedūru.</p>
4. panta 2. punkts		A	Tiek pieņemts, ka tās sistēmas kopā ar saistītajām procedūrām vai komponentiem, kas atbilst Kopienas specifikācijām un kuru atsauces numuri ir publicēti <i>Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī</i> , atbilst savietojamības pamatprasībām un īstenošanas noteikumiem.
5. pants + III pielikums	B.4.5.1.	A	<p>Komponentiem pievieno EK atbilstības deklarāciju vai EK deklarāciju par lietošanas piemērotību. Šīs deklarācijas elementi ir izklāstīti Regulas (EK) Nr. 552/2004 III pielikumā.</p> <p>Ražotājs vai tā pilnvarots pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Līgumslēdzējās pusēs, ar EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par lietošanas piemērotību nodrošina un apliecina, ka viņš ir piemērojis noteikumus, kas paredzēti savietojamības pamatprasībās un īstenošanas noteikumos.</p> <p>Tiek pieņemts, ka komponenti, kuriem ir EK atbilstības deklarācija vai EK deklarācija par lietošanas piemērotību, atbilst savietojamības pamatprasībām un attiecīgajiem īstenošanas noteikumiem.</p> <p>Attiecīgie savietojamības īstenošanas noteikumi attiecīgā gadījumā nosaka uzdevumus sakarā ar komponentu atbilstības vai lietošanas piemērotības novērtēšanu, ko veic Regulas (EK) Nr. 552/2004 8. pantā minētās pilnvarotās iestādes.</p>
6. pants + IV pielikums	B.4.6.1.	A	<p>Sistēmas ir pakļautas EK verificēšanai, ko veic aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs saskaņā ar attiecīgajiem savietojamības īstenošanas noteikumiem, lai nodrošinātu, ka pēc iekļaušanas EATMN tās atbilst Regulas (EK) Nr. 552/2004 pamatprasībām un savietojamības īstenošanas noteikumiem. Pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sastāda EK verificēšanas deklarāciju, kas apliecina atbilstību, un to kopā ar tehnisko dokumentāciju iesniedz valsts uzraudzības iestādei. Šīs deklarācijas un tehniskās dokumentācijas elementi ir izklāstīti Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikumā. Valsts uzraudzības iestāde var pieprasīt papildu informāciju, kas vajadzīga šādas atbilstības uzraudzīšanai.</p> <p>Attiecīgie savietojamības īstenošanas noteikumi attiecīgā gadījumā nosaka uzdevumus sakarā ar sistēmu verificēšanu, kas jāveic Regulas (EK) Nr. 552/2004 8. pantā minētajām pilnvarotajām iestādēm.</p> <p>EK verificēšanas deklarācija neskar nevienu novērtēšanu, kas valsts uzraudzības iestādei būtu, iespējams, jāveic ar savietojamību nesaistītu iemeslu dēļ.</p>
6.a pants	B.4.6a.1.	A	Ja saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi izsniegtu sertifikātu piemēro sastāvdaļām vai sistēmām un ja tas pierāda atbilstību Regulas (EK) Nr. 552/2004 būtiskajām prasībām un attiecīgajiem īstenošanas noteikumiem par savietojamību, to uzskata par EK atbilstības vai lietošanas derīguma deklarāciju vai par EK verificēšanas deklarāciju Regulas (EK) Nr. 552/2004 5. un 6. panta izpratnē.



Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
7. panta 1. punkts	B.4.7.1.	A	Ja valsts uzraudzības iestāde konstatē, ka: a) komponents, kam ir EK atbilstības deklarācija vai deklarācija par lietošanas piemērotību, vai b) sistēma, kam ir EK verificēšanas deklarācija, neatbilst savietojamības pamatprasībām un/vai attiecīgajiem īstenošanas noteikumiem, tad tā, pienācīgi ievērojot vajadzību nodrošināt darbību drošību un nepārtrauktību, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai ierobežotu attiecīgā komponenta vai sistēmas piemērošanas teritoriju vai lai aizliegtu to izmantot uzraudzības iestādes pārziņā esošajām organizācijām.
8. panta 1. punkts	B.4.8.1.	A	Līgumslēdzējas puses paziņo Apvienotajai komitejai par iestādēm, kuras tās iecēlušas uzdevumu izpildei sakarā ar Regulas (EK) Nr. 552/2004 5. pantā minēto atbilstības vai lietošanas piemērotības novērtēšanu un/vai Regulas (EK) Nr. 552/2004 6. pantā minēto verificēšanu, norādot katras iestādes atbildības jomu un identifikācijas numuru, ko tai piešķirusi Komisija.
8. panta 2. punkts	B.4.8.2.	A	Novērtējot pilnvarojamās iestādes, Līgumslēdzējas puses piemēro Regulas (EK) Nr. 552/2004 V pielikumā paredzētos kritērijus. Uzskata, ka iestādes, kuras atbilst attiecīgajos Eiropas standartos paredzētajiem vērtēšanas kritērijiem, atbilst minētajiem kritērijiem.
8. panta 3. punkts + V pielikums	B.4.8.3.	A	Līgumslēdzējas puses atsauc pilnvaras tādai pilnvarotai iestādei, kura vairs neatbilst Regulas (EK) Nr. 552/2004 V pielikumā izklāstītajiem kritērijiem. Tās par to nekavējoties informē Apvienoto komiteju.
8. panta 4. punkts	B.4.8.4.	A	Neskarot Regulas (EK) Nr. 552/2004 8. panta 1., 2. un 3. punktā minētās prasības, Līgumslēdzējas puses var izlemt iecelt organizācijas, kas ir atzītas par pilnvarotām iestādēm saskaņā ar pakalpojumu sniegšanas regulas 3. pantu.

B.5: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
3. pants	B.5.3.1.	A	Regulas (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009, 3. panta da), e), f), g), q), r) un s) punktā noteiktās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajos standartos un prasībās, kas attiecas uz gaisa satiksmes pārvaldību. Visas atsaucis uz dalībvalstīm saprot kā atsaucis uz Līgumslēdzējām pusēm.
8.b panta 1. punkts	B.5.8b.1.	A	ATM/ANS pakalpojumu sniegšana atbilst pamatprasībām, kuras izklāstītas Vb pielikumā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
8.b panta 2. punkts	B.5.8b.2.	A	ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem ir jābūt sertifikātam saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1035/2011 un piemērojamiem valsts tiesību aktiem. Sertifikātu izdod, ja pakalpojumu sniedzējs ir pierādījis spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar pakalpojumu sniedzēja tiesībām. Sertifikātā norāda pakalpojumu sniedzējam piešķirtās tiesības un pakalpojumu jomu.
8.b panta 3. punkts	B.5.8b.3.	A	Atkāpjoties no standarta B.5.8b.2, Līgumslēdzēja puses var pieņemt lēmumu, ka lidojumu informācijas dienesti var deklarēt spējas un līdzekļus veikt pienākumus, kas saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem.
8.b panta 4. punkts	B.5.8b.4.	B	Standartā B.5.8b.6 minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība par to organizāciju sertificēšanu, kas iesaistītas no drošības viedokļa būtisku ATM/ANS sistēmu un komponentu konstruēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē. Minētajām organizācijām sertifikātu izdod, ja tās ir pierādījušas spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Piešķirtās tiesības norāda sertifikātā.
8.b panta 5. punkts	B.5.8b.5.	A	Standartā B.5.8b.6 minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība, saskaņā ar kuru no drošības viedokļa būtiskas ATM/ANS sistēmas un komponenti ir jāsertificē vai arī ATM/ANS pakalpojumu sniedzējam tie ir jāapstiprina. Minētajām sistēmām un komponentiem sertifikātus izdod vai tos apstiprina tad, ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis, ka šīs sistēmas un komponenti atbilst sīki izstrādātām specifikācijām, kas sagatavotas, lai nodrošinātu atbilstību standartā B.5.8b.1 minētajām pamatprasībām.
8.b panta 6. punkts	B.5.8b.6.	A	Piemēro īstenošanas noteikumus attiecībā uz ATM/ANS pakalpojumiem, kuri minēti 8.b panta 6. punktā Regulā (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009, un kuri uzskaitīti ES-Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.
8.c panta 1. punktā	B.5.8c.1.	A	Gaisa satiksmes vadības dispečeri, kā arī personas un organizācijas, kas iesaistītas gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācībās, testēšanā, pārbaudēs un veselības vērtēšanā, atbilst attiecīgajām pamatprasībām, kuras izklāstītas Vb pielikumā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009.
8.c panta 2. punkts	B.5.8c.2.	A	Gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir vajadzīga sniedzamajam pakalpojumam atbilstīga apliecība un medicīnas izziņa.
8.c panta 3. punkts	B.5.8c.3.	A	Standartā B.5.8c.2 minēto apliecību izsniedz vienīgi tad, ja pieteikuma iesniedzējs vai iesniedzēja pierāda, ka atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām par teorētiskajām un praktiskajām zināšanām, valodas zināšanām un pieredzi, kā izklāstīts Vb pielikumā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009.
8.c panta 4. punkts	B.5.8c.4.	A	Standartā B.5.8c.2 minēto medicīnas izziņu izsniedz vienīgi tad, ja gaisa satiksmes vadības dispečers atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību veselības pārbaudes iztūrešanas pamatprasībām, kā izklāstīts Vb pielikumā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009. Šo medicīnas izziņu var izdot personas, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, vai aviācijas medicīnas centri.
8.c panta 5. punkts	B.5.8c.5.	A	Gaisa satiksmes vadības dispečeriem izdotajā apliecībā un medicīnas izziņā norāda piešķirtās tiesības un apliecības/izziņas darbības jomu.
8.c panta 6. punkts	B.5.8c.6.	A	Gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību organizāciju, personu, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, un aviācijas medicīnas centru spējas pildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām izdot apliecības un medicīnas izziņas, atzīst, izsniedzot sertifikātu.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategorija (IV pielikuma B daļas A vai B sadaļa)	Standarts
8.c panta 7. punkts	B.5.8c.7.	A	Sertifikātu izsniedz apmācības organizācijām, personām, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, un aviācijas medicīnas centriem, kas ir apliecinājuši, ka tie atbilst noteikumiem, kas paredzēti, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajām pamatprasībām, kā noteikts Vb pielikumā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009. Sertifikātā norāda ar sertifikātu piešķirtās tiesības.
8.c panta 8. punkts	B.5.8c.8.	A	Personām, kas ir atbildīgas par gaisa satiksmes vadības dispečeru praktisko apmācību vai prasmju izvērtēšanu, ir vajadzīgs sertifikāts. Sertifikātu izsniedz, ja attiecīgā persona ir pierādījusi, ka atbilst noteikumiem, kas nodrošina atbilstību attiecīgajām pamatprasībām, kuras noteiktas Vb pielikumā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009. Sertifikātā norāda ar sertifikātu piešķirtās tiesības.
8.c panta 9. punkts	B.5.8c.9.	A	Kompleksie trenāžieri atbilst attiecīgajām pamatprasībām, kuras noteiktas Vb pielikumā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009.
8.c panta 10. punkts	B.5.8c.10.	A/B <sup>(1)</sup>	Piemēro īstenošanas noteikumus, kuri minēti 10. pantā Regulā (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009, un kuri uzskaitīti ES–Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma IV pielikumā.
Vb pielikuma 1. punkts	B.5.Vb.1.	A	a) Visu gaisa kuģu ekspluatācija, izņemot tos, kuri veic Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētās darbības, visos lidojuma posmos un lidlauka kustības zonā notiek saskaņā ar piemērojamiem vispārējiem darbības noteikumiem un piemērojāmām procedūrām, kas noteiktas minētās gaisa telpas izmantošanai. b) Visi gaisa kuģi, izņemot tos, kuri veic Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētās darbības, ir aprīkoti ar vajadzīgajiem komponentiem, un tos atbilstīgi ekspluatē. Komponenti, ko izmanto ATM/ANS sistēmās, atbilst arī prasībām, kas noteiktas Vb pielikuma 3. punktā Regulā (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009.
Vb pielikuma 2. punkts	B.5.Vb.2.	A	Piemēro pamatprasības, kuras noteiktas Vb pielikuma 2. punktā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009.
Vb pielikuma 3. punkts	B.5.Vb.3.	A	Piemēro pamatprasības, kuras noteiktas Vb pielikuma 3. punktā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009.
Vb pielikuma 4. punkts	B.5. Vb.4.	A/B <sup>(1)</sup>	Piemēro pamatprasības, kuras noteiktas Vb pielikuma 4. punktā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009.
Vb pielikuma 5. punkts	B.5.Vb.5.	A	Piemēro pamatprasības, kuras noteiktas Vb pielikuma 5. punktā Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar Regulu (ES) Nr. 1108/2009.

<sup>(1)</sup> Noteikumi, kas izriet no ICAO standartiem un ieteicamās prakses (SARPs), ir klasificējami kā A kategorijas noteikumi. Visi pārējie noteikumi klasificējami kā B kategorijas noteikumi.

C DAĻA: Vide

C.1: Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
3. pants	C.1.3.1.	Līgumslēdzējas puses nodrošina, ka ir kompetentas iestādes, kas atbild par jautājumiem saistībā ar tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu lidostās, kas saistīti ar troksni.
4. pants	C.1.4.1.	Līgumslēdzējas puses paredz līdzsvarotu pieeju trokšņu problēmu risināšanā savas teritorijas lidostās. Tās par trokšņu kontroles pasākumu var uzskatīt arī ekonomiskos stimulus.
	C.1.4.2.	Apsverot ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu, kompetentās iestādes ņem vērā iespējamās dažādo pieejamo pasākumu izmaksas un priekšrocības, kā arī konkrētai lidostai raksturīgās pazīmes.
	C.1.4.3.	Pasākumi vai to komplekss, kas veikts, ir tikai tiktāl ierobežojoši, ciktāl ir nepieciešams, lai sasniegtu konkrētai lidostai noteikto vides aizsardzības mērķi. Tie nav diskriminējoši, pamatojoties uz gaisa pārvadātāja vai lidaparātu ražotāja valstspiederību vai identitāti.
	C.1.4.4.	Uz darbību balstīti ekspluatācijas ierobežojumi ir noteikti, par pamatu ņemot lidaparātu radīto troksni, kā noteikts sertifikācijas procedūrā, kas īstenota saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma 1. sējumā minēto.
5. pants + II pielikums (1.–3. punkts)	C.1.5.1.	Izskatot lēmumu par ekspluatācijas ierobežojumiem, cik vien lietderīgi un iespējami, ņem vērā Direktīvas 2002/30/EK II pielikuma 1.–3. punktā minēto informāciju par attiecīgajiem ekspluatācijas ierobežojumiem un lidostas pazīmēm.
7. pants	C.1.7.1.	Noteikumus attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumu novērtējumu nepiemēro: a) ekspluatācijas ierobežojumiem, kuri jau ir noteikti šā standarta stāšanās spēkā dienā un kuri ir apstiprināti ar Apvienotās komitejas lēmumu, kā noteikts ES-Izraēlas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma II pielikuma 5. punktā; b) maznozīmīgām tehniskām izmaiņām attiecībā uz daļējiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kuri būtiski neietekmē aviosabiedrību uzņēmēju izmaksas jebkurā attiecīgajā lidostā un kuri ir ieviesti pēc šā standarta spēkā stāšanās dienas, kā minēts iepriekš.
9. pants	C.1.9.1	Atsevišķos gadījumos Līgumslēdzējas puses lidostās, kas izvietotas to teritorijā, var atļaut tādas atsevišķus lidojumus ar lidaparātiem, ko nevarētu veikt, balstoties uz pārējiem Direktīvas 2002/30/EK noteikumiem; šie gadījumi var attiekties uz: a) tiem lidaparātiem, kuru individuālajiem pārvadājumiem ir tāds ārkārtējs raksturs, ka nebūtu saprātīgi nepiešķirt īslaicīgu atbrīvojumu; b) lidaparātiem lidojumos, kas nedod ieņēmumus, pārveidošanas, remonta vai ekspluatācijas nolūkā.
10. pants	C.1.10.1.	Līgumslēdzējas puses nodrošina, lai attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumu piemērošanu saskaņā ar attiecīgajiem piemērojamiem valsts tiesību aktiem tiktu noteiktas procedūras, ko apspriestu ar ieinteresētajām pusēm.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
11. pants	C.1.11.1	Līgumslēdzēja puse, pieņemot lēmumu par jebkura jauna ekspluatācijas ierobežojuma ieviešanu kādā lidostā, kas atrodas tās teritorijā, par to nekavējoties informē otru Līgumslēdzēju pusi.
12. pants	C.1.12.1.	Līgumslēdzējas puses nodrošina tiesības — saskaņā ar valsts tiesību aktiem un procedūrām — lēmumus par ekspluatācijas ierobežojumiem pārsūdzēt apelācijas iestādē, kas nav iestāde, kura pieņēmusi apstrīdēto lēmumu.
II pielikums (1.–3. punkts)		Standartā C.1.5.1 minētā informācija.

C.2: Direktīva 2006/93/EK par to lidaparātu ekspluatācijas regulēšanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa

Panta Nr.	Standarts Nr.	Standarts
1. pants	C.2.1.1.	Piemērojamība a. Lidmašīnas, kuru maksimālā pacelšanās masa (MTOM) ir 34 000 kg vai vairāk; vai b. lidmašīnas, kuru sertificētā ietilpība ir vairāk nekā 19 pasažieru vietas.
2. pants	C.2.2.2.	Civildzīvībai zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām jāatbilst standartiem, kas noteikti Konvencijas 16. pielikuma 1. sējuma 3. nodaļas II daļā.
3. pants	C.2.3.1.	Turpmāk norādītajos gadījumos var piešķirt atbrīvojumu no prasībām, kas noteiktas attiecībā uz civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu ekspluatāciju, ievērojot Konvencijas 16. pielikuma 1. sējuma 3. nodaļas II daļā noteiktos standartus: a) lidmašīnām, kam ir vēsturiska vērtība; b) lidmašīnām, kuras pagaidu kārtā izmanto tādām ārkārtēja rakstura darbībām, ka būtu nepamatoti nepiešķirt atbrīvojumu uz laiku; un c) lidmašīnām, kas pagaidu kārtā veic bezpeļņas lidojumus, kas saistīti ar pārbūvi, remontu vai apkopi.
3. pants	C.2.3.2.	Līgumslēdzēja puse pārējo Līgumslēdzēju pušu kompetentajām iestādēm dara zināmus atbrīvojumus, ko tā piešķirusi attiecībā uz lidmašīnām, kam ir vēsturiska vērtība. Katra Līgumslēdzēja puse atzīst citas Līgumslēdzējas puses piešķirtos atbrīvojumus attiecībā uz tajā reģistrētajām lidmašīnām.
5. pants	C.2.5.1.	Līgumslēdzējas puses nosaka pienācīgus izpildes nodrošināšanas pasākumus, ko piemēro to valsts noteikumu pārkāpumu gadījumā, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvu 2006/93/EK, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu minēto noteikumu īstenošanu. Paredzētajiem pasākumiem jābūt iedarīgiem, samērīgiem un preventīviem.

D DAĻA: Gaisa pārvadātāju atbildība

D.1: Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos ar grozījumiem, kas izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 889/2002

Panta Nr.	Standarts Nr.	Standarts
2. panta 1. punkta a) apakšpunkts, 2. panta 1. punkta c)–g) apakšpunkts	D.1.2.1.	2. pantā noteiktās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajās regulatīvajās prasībās un standartos, kas attiecas uz gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos.

Panta Nr.	Standarts Nr.	Standarts
3. pants	D.1.3.1.	Līgumslēdzējas puses piemēro 1999. gada Monreālas Konvenciju, tostarp attiecībā uz iekšzemes lidojumiem.
5. pants	D.1.5.1.	Līgumslēdzējas puses nodrošina, ka gaisa pārvadātāji fiziskām personām, kuras ir tiesīgas uz kompensāciju, veic tādus avansa maksājumus, kas var būt vajadzīgi, lai segtu tūlītējas ekonomiska rakstura vajadzības, proporcionāli pārciestās nelaiemes smagumam.
6. pants	D.1.6.1.	Līgumslēdzējas puses nodrošina, lai visās pārdošanas vietās visi gaisa pārvadātāji piedāvātu pasažieriem kopsavilkumu par galvenajiem noteikumiem, kas reglamentē atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu.

## E DAĻA: Patērētāju tiesības

## E.1: Direktīva 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
1. pants	E.1.1.1.	Tuvināt Līgumslēdzēju pušu normatīvos un administratīvos aktus attiecībā uz kompleksajiem pakalpojumiem, ko pārdod vai piedāvā tirdzniecībā Līgumslēdzēju pušu teritorijā.
2. pants	E.1.2.1.	Direktīvas 90/314/EEK 2. pantā noteiktās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajos standartos un prasībās, kas attiecas kompleksajiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām, tā, kā tās attiecīgā gadījumā ir piemērojamas. Šajā pielikumā piemēro šādu "komplekso pakalpojumu" definīciju: "komplekss pakalpojums" nozīmē iepriekš sagatavotu vismaz divu šē turpmāk uzskaitītu pakalpojumu apvienojumu, kas pārdots vai piedāvāts tirdzniecībā par kopīgu cenu: a) transports, b) izmitināšana, c) citi tūrisma pakalpojumi, kas nav palīgpakalpojumi attiecībā uz transportu vai izmitināšanu un aizņem proporcionāli ievērojamu daļu kompleksajā pakalpojumā. Atsevišķu rēķinu izrakstīšana dažādām viena un tā paša kompleksā pakalpojuma daļām neatbrīvo organizatoru vai pārstāvi no šā pielikuma uzliktajām saistībām.
3. pants	E.1.3.1.	Organizatoram un pārstāvim jāsniedz izsmeļoša un precīza informācija. Ja patērētājam ir darīta pieejama brošūra, tai salasāmā, saprotamā un precīzā veidā jānorāda gan cena, gan pietiekama informācija par a) ceļamērķi un izmantotiem transporta līdzekļiem, raksturojumu un kategorijām, b) naktsmītņu veidu, to atrašanās vietu, kategoriju vai komforta pakāpi un to galvenajām iezīmēm, to apstiprinājumu un tūrisma klasifikāciju, c) maltīšu grafiku, d) maršrutu, e) vispārīgām ziņām par pasu un vīzu režīmu un nepieciešamajām medicīniskajām formalitātēm saistībā ar braucienu un uzturēšanos, f) pārskaitāmo naudas summu vai cenas procentuālu daļu, kā arī grafiku atlikuma nomaksāšanai, g) to, vai pakalpojumu kompleksa īstenošanai nepieciešams, lai būtu ievērots cilvēku skaita minimums, un ja tā, tad termiņu, kurā informē patērētāju atcelšanas gadījumā.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
		<p>Ziņas, ko sniedz, ir saistošas, ja vien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— izmaiņas šādās ziņās nav bijušas skaidri paziņotas patērētājam pirms līguma noslēgšanas, un šajā gadījumā tas nepārprotami norādīts brošūrā,</li> <li>— izmaiņas nav izdarītas vēlāk pēc vienošanās starp līguma pusēm.</li> </ul>
4. panta 1. punkts, 4. panta 2. punkts	E.1.4.1.	<p>Organizators un/vai pārstāvis pirms līguma slēgšanas rakstiski vai kādā citā atbilstīgā veidā sniedz patērētājam vispārīgas ziņas par pasu un vīzu režīmu, kas tiek piemērots, un it sevišķi par laiku, kādā tās iegūstamas, kā arī par nepieciešamajām medicīniskajām formalitātēm saistībā ar braucienu un uzturēšanos;</p> <p>Organizators un/vai pārstāvis laikus pirms ekskursijas sākšanas rakstiski vai kādā citā atbilstīgā veidā sniedz patērētājam arī šādu informāciju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) apstāšanās un pārsēšanās laiki un vietas, kā arī ziņas par ceļotāja ieņemamo vietu, piemēram, kajīti vai koju uz kuģa, kupeju vilcienā;</li> <li>ii) organizatora un/vai pārstāvja vietējā pārstāvja nosaukums, adrese un tālruņa numurs, vai, ja tāda nav, adrese un tālruņa numurs vietējai aģentūrai, kur pēc palīdzības varētu griezties grūtībās nonācis patērētājs.</li> </ul> <p>Ja nepastāv šādi pārstāvji vai aģentūras, patērētājam jebkurā gadījumā jādara pieejams tālruņa numurs, pa kuru zvanīt ārkārtas gadījumos, vai jebkāda cita informācija, kas viņam ļautu sazināties ar organizatoru un/vai pārstāvi;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>iii) ja ārzemēs ceļo vai uzturas nepilngadīgie, informācija, kas ļauj tiešā veidā kontaktēties ar bērnu vai ar atbildīgo personu bērna uzturēšanās vietā;</li> </ul> <p>atkarībā no konkrētā kompleksā pakalpojuma līgums satur vismaz tos elementus, kas uzskaitīti turpmāk tekstā, ja vien tas konkrētā pakalpojuma gadījumā ir aktuāli;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) ceļamērķis (mērķi) un, ja paredzēta uzturēšanās, attiecīgie laika posmi ar datumiem;</li> <li>b) izmantojamie transporta līdzekļi, to raksturojums un kategorijas, izbraukšanas un atgriešanās datumi, laiki un vietas;</li> <li>c) ja kompleksais pakalpojums ietver izmitināšanu, tās atrašanās vieta, tūrisma kategorija vai komforta pakāpe, galvenās iezīmes, atbilstība attiecīgās uzņēmējas valsts noteikumiem un maltīšu grafiks;</li> <li>d) ja pakalpojumu kompleksa īstenošanai ir vajadzīgs cilvēku skaita minimums, termiņš, kurā informē patērētāju atcelšanas gadījumā;</li> <li>e) maršruts;</li> <li>f) apmeklējumi, ekskursijas vai citi pakalpojumi, kas ietverti līgumā kompleksā pakalpojuma kopējā cenā;</li> <li>g) organizatora, pārstāvja un, attiecīgā gadījumā, apdrošinātāja nosaukums un adrese;</li> <li>h) kompleksā pakalpojuma cena, norāde uz iespējamu cenu pārskatīšanu standartā E.1.4.2 minētajā kārtībā un norāde uz jebkādam nodevām, nodokļiem vai maksājumiem, ko iekasē noteiktiem pakalpojumiem (ostu un lidostu nodokļi, tūrisma nodokļi), ja šādas izmaksas nav ietvertas kompleksajā pakalpojumā;</li> <li>i) maksājumu grafiks un apmaksas veids;</li> <li>j) īpašas prasības, ko patērētājs darījis zināmu organizatoram vai pārstāvim, veicot rezervēšanu, un ko abi akceptējuši;</li> <li>k) termiņi, kuros patērētājs var iesniegt sūdzības attiecībā uz līguma neizpildi vai nepienācīgu izpildi.</li> </ul> <p>Visi līguma noteikumi ir jāizklāsta rakstiski vai citā patērētājam saprotamā un pieejamā veidā, un tie jādara viņam zināmi pirms līguma noslēgšanas; patērētājam izsniedz arī šo noteikumu eksemplāru.</p>

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
4. panta 4. punkts	E.1.4.2.	<p>Cenas nedrīkst mainīt, ja vien līgums nepārprotami neparedz šādu cenas paaugstināšanas vai pazemināšanas iespēju un precīzi nenosaka, kā jāaprēķina pārskatītā cena, un ļaujot mainīt vienīgi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— transporta izmaksas, ieskaitot degvielas izmaksas,</li> <li>— nodevas, nodokļus vai maksājumus, ko iekasē par noteiktiem pakalpojumiem, kā lidostu un ostu nodokļi,</li> <li>— konkrētajam kompleksajam pakalpojumam piemērotos valūtas kursus,</li> <li>— uzturēšanās viesnīcā izmaksas.</li> </ul> <p>Konkrētu laikposmu, ko nosaka ar attiecīgajiem Līgumslēdzēja puses tiesību aktiem, līdz nolīgtajam izbraukšanas datumam līgumā noteikto cenu nepaaugstina, ar noteikumu, ka patērētājs ir samaksājis pilnu kompleksā pakalpojuma cenu.</p>
4. panta 5. punkts	E.1.4.3.	<p>Ja pirms izbraukšanas tiek grozīts kāds no būtiskiem līguma noteikumiem, patērētājam ir tiesības:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— atteikties no līguma bez soda naudas noteikšanas,</li> <li>— vai arī akceptēt līguma papildinājumu, kas nosaka veicamos grozījumus un to ietekmi uz cenu.</li> </ul>
4. panta 6. punkts	E.1.4.4.	<p>Ja kompleksais pakalpojums tiek atcelts pirms līgumā izbraukšanas datuma tādu iemeslu dēļ, kas nav patērētāja vaina, patērētājam ir tiesības:</p> <p>a) vai nu saņemt vietā tādas pašas vai augstākas kvalitātes komplekso pakalpojumu, ja organizators un/vai pārstāvis spēj viņam piedāvāt šādu aizvietošanu. Ja piedāvātā kompleksā pakalpojuma kvalitāte ir zemāka, organizators patērētājam atlīdzina cenas starpību;</p> <p>b) vai arī cik iespējams drīz saņemt atpakaļ visu naudas summu, ko viņš samaksājis atbilstīgi līgumam.</p> <p>Šādā gadījumā viņam ir tiesības, ja vajadzīgs, saņemt kompensāciju vai nu no organizatora, vai pārstāvja, kā pieprasa konkrētās Līgumslēdzēja puses tiesību akti, par līguma neizpildi, izņemot gadījumus, ja:</p> <p>i) atcelšana notikusi sakarā ar to, ka cilvēku skaits, kas reģistrējušies kompleksajam pakalpojumam, ir mazāks par nepieciešamo minimumu un patērētājs kompleksa aprakstā norādītajā termiņā ticis rakstveidā informēts par atcelšanu, vai</p> <p>ii) atcelšana, izņemot rezervēšanas iespēju pārsniegumu, ir saistīta ar force majeure gadījumu, proti, neparastiem un neparedzamiem apstākļiem, kas nav tās līgumslēdzēja puses varā, kas uz tiem atsaucas, un no kuru sekām nebūtu iespējams izvairīties, arī ievērojot visu nepieciešamo piesardzību.</p>
4. panta 7. punkts	E.1.4.5.	<p>Ja pēc ceļojuma sākšanas netiek izpildīta nozīmīga daļa nolīgto pakalpojumu vai ja organizators saprot, ka viņš nespēs turpināt nozīmīgu daļu no paredzētajiem pakalpojumiem, patērētājam ir tiesības uz:</p> <p>piemērotiem alternatīviem pasākumiem pakalpojumu kompleksa turpināšanai, neradot patērētājam papildu izmaksas, un attiecīgu kompensāciju par starpību starp piedāvātajiem pakalpojumiem un sniegtajiem pakalpojumiem.</p> <p>Ja nav iespējams veikt šādus pasākumus vai ja patērētājs tos dibinātu iemeslu dēļ neakceptē, organizators attiecīgā gadījumā sniedz patērētājam bez papildu maksas līdzvērtīgu transportu atpakaļ uz izbraukšanas vietu vai citu atgriešanās punktu, kam patērētājs piekritis, un attiecīgi sniedz patērētājam kompensāciju.</p>



Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
5. panta 1. punkts	E.1.5.1.	Līgumslēdzējas puses veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka organizatora un/vai pārstāvja līguma puse ir atbildīga pret patērētāju par saistību, kuras izriet no līguma, pienācīgu izpildi neatkarīgi no tā, vai šādas saistības ir jāpilda minētajam organizatoram un/vai pārstāvim vai citiem pakalpojumu sniedzējiem, neskarot organizatora un/vai pārstāvja tiesības vērst savus prasījumus pret minētajiem citiem pakalpojumu sniedzējiem.
5. panta 2. punkts–5. panta 4. punkts	E.1.5.2.	Līguma neizpildes vai nepienācīgas izpildes gadījumā patērētājam ir tiesības uz kompensāciju, izņemot gadījumus, kad ir izpildīti atsevišķi Direktīvā 90/314/EEK izklāstītie nosacījumi.  Organizatora un/vai pārstāvja līguma pusei ir pienākums sniegt tūlītēju palīdzību grūtībās nokļuvušam patērētājam pat tad, ja organizators vai pārstāvis nav atbildīgs par zaudējumiem tāpēc, ka šajās neizpildēs ir vainojama kāda trešā persona, kas nav saistīta ar nolīgto pakalpojumu noteikumiem, un šāda neizpilde ir neparedzama vai nenovēršama, vai arī tāpēc, ka šādas neizpildes pamatā ir <i>force majeure</i> , kā tas definēts standartā E.1.4.4, vai notikums, ko organizators un/vai pārstāvis vai pakalpojumu sniedzējs nevarēja paredzēt vai novērst, arī ievērojot visu nepieciešamo piesardzību.
6. pants	E.1.6.1.	Sūdzību gadījumos organizatoram un/vai pārstāvim jācenšas tūlīt rast atbilstīgus risinājumus.

E.3: Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
1. pants	E.3.1.1.	Nosaka pasažieru tiesību minimumu gadījumos, kad: a) pasažieriem pret to gribu atsaka iekāpšanu gaisa kuģī; b) lidojums ir atcelts; c) lidojums kavējas.
2. pants	E.3.2.1.	Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. pantā noteiktās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajos standartos un prasībās, kas attiecas uz kopīgu noteikumu ieviešanu par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, tā, kā tās attiecīgā gadījumā ir piemērojamas.
3. panta 2.–3. punkts	E.3.3.1.	Šīs regulatīvās prasības un standartus piemēro ar noteikumu, ka: a) pasažieriem ir apstiprināta rezervācija uz konkrēto lidojumu un viņi, izņemot Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. pantā minēto atcelšanu, ierodas uz reģistrāciju: — kā paredzēts un laikā, ko iepriekš norādījis gaisa pārvadātājs, ceļojuma rīkotājs vai pilnvarots ceļojuma aģents, un ja ir pierādīts, ka pasažieris par to ir informēts; vai, — ne vēlāk kā tik ilgu noteiktu laiku pirms norādītā izlidošanas laika, ko nosaka attiecīgajos Līgumslēdzējas puses tiesību aktos; vai b) gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs pasažierus tā lidojuma vietā, uz kuru tie bija rezervējuši biļetes, ir pārcēlis uz citu lidojumu, neatkarīgi no iemesla.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
		Šīs regulatīvās prasības un standarti neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kas sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama. Tomēr tā attiecas uz pasažieriem, kuru biļetes ir izsniegtas saskaņā ar gaisa pārvadātāja vai ceļojuma rīkotāja noteiktu biežu lidojumu programmu vai citu komerciālu programmu.
4. panta 1. punkts	E.3.4.1.	Ja gaisa pārvadātājs kādu iemeslu dēļ plāno atteikt iekāpšanu uz kādu reisu, tas vispirms aicina brīvprātīgos atkāpties no rezervētajām biļetēm un saņemt atlīdzinājumu saskaņā ar nosacījumiem, par ko vienojas attiecīgais pasažieris un apkalpojošais gaisa pārvadātājs. Brīvprātīgajiem sniedz atbalstu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. pantu. Šo palīdzību sniedz papildus šajā standartā minētajam atlīdzinājumam.
4. panta 2. punkts	E.3.4.2.	Ja piesakās nepietiekams skaits brīvprātīgo, lai atlikušie pasažieri ar rezervētajām biļetēm varētu iekāpt attiecīgajā reisā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var pasažieriem pret to gribu atteikt iekāpšanu.
4. panta 3. punkts	E.3.4.3.	Ja pasažieriem atsaka iekāpšanu pret to gribu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties izmaksā tiem kompensāciju (pasažieriem jāpiedāvā iespēja izvēlēties vai nu biļetes cenas atlīdzinājumu un — attiecīgā gadījumā — arī atpakaļceļa lidojumam; vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumu, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk; vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumu, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja vien pieejamas brīvas vietas; ēdināšana un atspirdzinājumi; iespēja veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas faksa ziņas/elektroniskās vēstules; attiecīgā gadījumā izmitināšana viesnīcā un transports no lidostas uz izmitināšanas vietu) saskaņā ar attiecīgajiem Līgumslēdzējas puses tiesību aktiem.
5. panta 1. punkts	E.3.5.1.	Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem: a) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu (t. i., i) iespēju izvēlēties vai nu biļetes cenas atlīdzinājumu un — attiecīgā gadījumā — arī atpakaļceļa lidojumam; vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk; vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja vien pieejamas brīvas vietas; un ii) maršruta maiņas gadījumā — maltītes un atspirdzinājumus, kā arī iespēju veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas faksa ziņas vai elektroniskās vēstules, kā arī — attiecīgā gadījumā — izmitināšanu viesnīcā un transportu no lidostas uz izmitināšanas vietu); un b) ir tiesības no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, izņemot gadījumus, kad pasažieri ir informēti par atcelšanu iepriekš, vēl pirms paredzētā izlidošanas laika (pirms tik ilga konkrēta laika, kas jānosaka attiecīgajos Līgumslēdzējas puses tiesību aktos), vai pasažieri ir informēti vēlāk un tiem ir piedāvāta tāda maršruta maiņa, ar kuru viņiem ir iespējams izlidot un sasniegt savu galamērķi konkrētā laika posmā (kas ir tuvu plānotajam izlidošanas un ierašanās galamērķi laikam), kas jānosaka attiecīgajos Līgumslēdzējas puses tiesību aktos.
5. panta 2. punkts	E.3.5.2.	Informējot pasažierus par lidojuma atcelšanu, sniedz paskaidrojumu par iespējamo alternatīvo transportu.
5. panta 3. punkts	E.3.5.3.	Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.
5. panta 4. punkts	E.3.5.4.	Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir informēts par lidojuma atcelšanu, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.
6. pants	E.3.6.1.	Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs atbilstīgi paredzētajam izlidošanas laikam paredz lidojuma kavēšanos par divām stundām vai ilgāk, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem atbalsts (ēdināšana un atspirdzinājumi, kā arī iespēja veikt divus telefona zvanus vai nosūtīt divas faksa ziņas vai elektroniskas vēstules); ja kavēšanās ir vismaz piecas stundas, pasažieris var izvēlēties gaidīt sākotnēji plānoto lidojumu vai saņemt biļetes pilnas cenas atlīdzinājumu un — attiecīgā gadījumā — atpakaļceļa lidojumam, kā arī papildu palīdzību, kas izpaužas kā izmitināšana viesnīcā, gadījumā, ja ir nepieciešams pārnakšņot vienu vai vairākas naktis, un transportu no lidostas līdz izmitināšanas vietai.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
7. pants	E.3.7.1.	<p>Ja jānodrošina kompensācija, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:</p> <p>a) NIS 1 250 jeb EUR 250 par visiem lidojumiem 2 000 kilometru vai mazākā attālumā;</p> <p>b) NIS 2 000 jeb EUR 400 par lidojumiem 2 000 līdz 4 500 kilometru attālumā;</p> <p>c) NIS 3 000 jeb EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.</p> <p>Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.</p> <p>Ja pasažieriem piedāvā mainīt maršrutu līdz to galamērķim, izmantojot citu lidojumu, kura ielidošanas laiks nepārsniedz sākotnēji rezervētā lidojuma paredzēto ielidošanas laiku par konkrētu neilgu laiku, kas jānosaka attiecīgajos Līgumslēdzējas puses tiesību aktos, apkalpojošais gaisa pārvadātājs paredzēto kompensāciju var samazināt par 50 %.</p> <p>Kompensāciju izmaksā skaidrā naudā, izmantojot elektronisku bankas pārskaitījumu, bankas pārveduma rīkojumu vai bankas čekus, vai, saņemot pasažiera parakstītu piekrišanu, ceļojumu kuponus un/vai citus pakalpojumus.</p>
8. panta 3. punkts	E.3.8.1.	<p>Ja pilsētā vai reģionā ir vairākas lidostas un apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā pasažierim lidojumu uz citu lidostu, nevis to, uz kuru pasažieris bija rezervējis biļeti, minētais gaisa pārvadātājs sedz izmaksas, kas rodas, pasažierim pārvietojoties no šīs alternatīvās lidostas uz lidostu, uz kuru bija rezervēta biļete, vai uz citu tuvumā esošu vietu, par ko vienojas ar pasažieri.</p>
10. panta 1. punkts	E.3.10.1.	<p>Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri augstākas klases vietā, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs nedrīkst prasīt pasažierim piemaksāt par paaugstinātu komfortu.</p>
10. panta 2. punkts	E.3.10.2.	<p>Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri zemākas klases vietā, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs pasažierim nodrošina atlīdzinājumu saskaņā ar attiecīgajiem Līgumslēdzējas puses tiesību aktiem.</p>
11. panta 1. punkts	E.3.11.1.	<p>Apkalpojošie gaisa pārvadātāji vispirms pārvadā personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personas vai sertificētus dienesta suņus, kas tās pavada, kā arī nepavadītus bērnus.</p>
11. panta 2. punkts, 9. panta 3. punkts	E.3.11.2.	<p>Iekāpšanas atteikuma, lidojuma atcelšanas vai kavēšanās gadījumos personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personām, kas tās pavada, kā arī nepavadītiem bērniem ir tiesības iespējami drīz saņemt aprūpi. Nodrošinot aprūpi, apkalpojošais gaisa pārvadātājs īpašu uzmanību pievērš personu ar ierobežotām pārvietošanās iespējām un to pavadītāju vajadzībām, kā arī to bērnu vajadzībām, kas ceļo bez pavadības.</p>
12. pants	E.3.12.1.	<p>Regulā (EK) Nr. 261/2004 izklāstīto standartu piemērošana neskar pasažieru tiesības saņemt turpmāku kompensāciju. Kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, var atskaitīt no šādas kompensācijas.</p> <p>Neskarot valsts tiesību būtiskus principus un noteikumus, iepriekš izklāstītais neattiecas uz pasažieriem, kas ir brīvprātīgi atteikušies no rezervācijas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 4. panta 1. punktu.</p>
13. pants	E.3.13.1.	<p>Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no Regulas (EK) Nr. 261/2004, regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Regula (EK) Nr. 261/2004 nekādā ziņā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības prasīt atlīdzinājumu no ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums. Tāpat regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo ceļojumu rīkotāja vai trešās personas, kas nav pasažieris un ar kuru gaisa pārvadātājam ir līgums, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no gaisa pārvadātāja saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.</p>

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
14. panta 1. punkts	E.3.14.1.	Apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina, ka pie reģistrācijas pasažieriem vizuāli uztveramā veidā izvietots skaidri salasāms paziņojums ar šādu tekstu (vai līdzīgu saturu): "Ja Jums ir atteikta iekāpšana vai Jūsu lidojums ir atcelts vai kavējas, lūdziet pie reģistrācijas vai iekāpšanas letes paziņojumu par Jūsu tiesībām, jo īpaši attiecībā uz kompensāciju un atbalstu".
14. panta 2. punkts	E.3.14.2.	Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu vai atceļ lidojumu, katram skartajam pasažierim izsniedz rakstveida paziņojumu, kurā izklāstīti noteikumi par kompensāciju un atbalstu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs līdzvērtīgu paziņojumu sniedz arī visiem pasažieriem, kuru lidojums ievērojami kavējas.
15. pants	E.3.15.1.	Šajā regulā noteiktās saistības attiecībā uz pasažieriem nedrīkst ierobežot vai atcelt, jo īpaši paredzot atkāpi vai ierobežojošu noteikumu pārvadājumu līgumā. Ja tomēr šāda atkāpe vai ierobežojoša norma attiecībā uz pasažieri tiek piemērota vai ja pasažieris nav pareizi informēts par savām tiesībām un tādēļ ir piekritis saņemt kompensāciju, kas ir mazāka par Regulā (EK) Nr. 261/2004 paredzēto, pasažierim ir tiesības sākt attiecīgu procesu kompetentā tiesā, lai saņemtu papildu kompensāciju.
16. pants	E.3.16.1.	Līgumslēdzējas puses nodrošina, ka tiek izpildītas šīs regulatīvās prasības un standarti, kas izriet no Regulas (EK) Nr. 261/2004. Izpildes nodrošināšanas pasākumiem, kuros var ietilpt izpildes nodrošināšanas pasākumi, kuru pamatā ir tiesas nolēmumi civiltiesību jomā, jābūt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem.

E.4: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
1. panta 1. punkts	E.4.1.1.	Izveido noteikumus invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām aizsardzībai un palīdzības nodrošināšanai, ja tās ceļo, izmantojot gaisa transportu, lai aizsargātu šīs personas pret diskrimināciju un nodrošinātu, ka tās saņem palīdzību.
2. pants	E.4.2.1.	Regulas (EK) Nr. 1107/2006 2. pantā noteiktās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajos standartos un prasībās, kas attiecas uz invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, tā, kā tās attiecīgā gadījumā ir piemērojamas.
3. pants	E.4.3.1.	Gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma rīkotājs, kā iemeslu minot personas invaliditāti, neatsakās pieņemt rezervāciju lidojumam vai nodrošināt invalīda vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām iekāpšanu gaisa kuģī, ar noteikumu, ka attiecīgajai personai ir derīga biļete un rezervācija.
4. panta 1. punkts	E.4.4.1.	Pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma rīkotājs var atteikties apstiprināt rezervāciju vai iekāpšanu invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, par iemeslu minot invaliditāti, a) lai ievērotu piemērojamās drošības prasības, ko nosaka starptautiskie vai valsts tiesību akti, vai lai ievērotu drošības prasības, ko nosaka iestāde, kura izdeva gaisa kuģu ekspluatanta apliecību attiecīgajam gaisa pārvadātājam; b) ja gaisa kuģa vai tā durvju izmēra dēļ minētā invalīda vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām iekāpšana vai pārvadāšana ir fiziski neiespējama. Atsakoties pieņemt rezervāciju a) vai b) apakšpunktā minēto iemeslu dēļ, gaisa pārvadātājs, tā aģents vai ceļojumu rīkotājs pēc iespējas cenšas, lai attiecīgajai personai piedāvātu pieņemamu alternatīvu.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
		Invalīds vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kurai ir bijusi liegta iekāpšana gaisa kuģī invaliditātes vai ierobežoto pārvietošanās spēju dēļ, un personai, kas pavada šo personu, piedāvā tiesības saņemt atļauzību vai mainīt maršrutu, kā paredzēts Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. pantā. Tiesības izvēlēties lidojumu atpakaļ vai maršruta maiņu ir atkarīgas no tā, vai izpildītas visas drošības prasības.
4. panta 2. punkts	E.4.4.2.	Lai nodrošinātu atbilstību piemērojamajām drošības prasībām, kas noteiktas starptautiskajos vai valsts tiesību aktos, vai lai nodrošinātu atbilstību drošības prasībām, ko noteikusi iestāde, kas attiecīgajam gaisa pārvadātājam ir izdevusi gaisa kuģa ekspluatanta apliecību, — gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojumu rīkotājs var prasīt, lai invalīdu vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pavada kāda cita persona, kura spēj sniegt minētajam invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām nepieciešamo palīdzību.
4. panta 3. punkts	E.4.4.3.	Gaisa pārvadātājiem vai to aģentiem ir jānodrošina pasažieriem ar invaliditāti informācija par drošības noteikumiem, kurus tie piemēro, pārvadājot invalīdus vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī noteikumus, kas ierobežo šādu personu vai viņu pārvietošanās palīgīdzekļu pārvadāšanu gaisa kuģī tā izmēru dēļ.  Ceļojuma rīkotājs dara pieejamus minētos drošības noteikumus un ierobežojumus lidojumiem, kas ietilpst kompleksos ceļojumos, kompleksās brīvdienās un kompleksās ekskursijās, kuras tas organizē, pārdod vai piedāvā.
4. panta 4. punkts	E.4.4.4.	Ja gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma rīkotājs izdara izņēmumu atbilstīgi standartam E.4.4.1 vai E.4.4.2, tas nekavējoties informē invalīdu vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām par šādas rīcības iemesliem. Gaisa pārvadātājs, tā aģents vai ceļojuma rīkotājs invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām dara šos iemeslus zināmus rakstveidā pēc pieprasījuma, uz kuru tam jāatbild pēc iespējas drīz, tik ilgā laikā, kas jānosaka attiecīgajos Līgumslēdzējas puses tiesību aktos, ņemot vērā personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām intereses.
5. panta 1.–2. punkts	E.4.5.1.	Lidostas vadības dienests, ņemot vērā vietējos apstākļus, lidostas robežās vai lidostas vadības dienesta tieši kontrolētā vietā gan lidostas ēku iekšpusē, gan ārpusē norāda ielidošanas un izlidošanas vietas, kur invalīdi un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām var bez grūtībām paziņot par ierašanos lidostā un lūgt palīdzību. Šīs ielidošanas un izlidošanas vietas ir norādītas ar skaidriem apzīmējumiem un saprotamā veidā sniedz pamatinformāciju par lidostu.
6. panta 1. punkts	E.4.6.1.	Gaisa pārvadātāji, to aģenti un ceļojuma rīkotāji veic visus vajadzīgos pasākumus, lai ikvienā tirdzniecības vietā, arī tajās, kas nodrošina pārdošanu pa telefonu un pārdošanu internetā, to Līgumslēdzēju pušu teritorijā, uz kurām attiecas Līgums, varētu saņemt paziņojumus, ka invalīdiem vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir nepieciešama palīdzība.
6. panta 2.–3. punkts	E.4.6.2.	Kad gaisa pārvadātājs, tā aģents vai ceļojuma rīkotājs saņem iepriekšēju paziņojumu, ka ir nepieciešama palīdzība, tas pirms paziņotā izlidošanas laika attiecīgo informāciju nosūta: a) izlidošanas, ielidošanas un tranzīta lidostu vadības dienestam un b) lidojumu veicošajam gaisa pārvadātājam, ja rezervēšana nav pieteikta šim pārvadātājam un ja, saņemot paziņojumu, ir zināms lidojumu veicošais gaisa pārvadātājs; ja attiecīgais pārvadātājs nav zināms, informācija tiek nosūtīta, tiklīdz tas tiek noskaidrots. Precīzu "iepriekšēja paziņojuma" definējumu un konkrētizējumus nosaka Līgumslēdzēju pušu attiecīgie noteikumi un procedūras.
6. panta 4. punkts + I pants		Iespējami īsā laikā pēc gaisa kuģa izlidošanas lidojumu veicošais gaisa pārvadātājs informē galamērķa lidostas vadības dienestu, ja šī lidosta atrodas Līgumslēdzējas puses teritorijā, par to, cik ar minēto gaisa kuģi lidojošiem invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir vajadzīga Regulas (EK) Nr. 1107/2006 I pielikumā norādītā palīdzība, un par to, kāda veida palīdzība ir nepieciešama.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
7. panta 1. punkts	E.4.7.1.	Kad invalīds vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām ierodas lidostā, lai sāktu ceļojumu ar gaisa kuģi, lidostas vadības dienests ir atbildīgs par Regulas (EK) Nr. 1107/2006 I pielikumā norādītās palīdzības nodrošināšanu tā, lai attiecīgā persona varētu izlidot ar gaisa kuģi, uz kuru tā ir rezervējusi vietu, ar noteikumu, ka gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma rīkotājs par attiecīgās personas īpašajām vajadzībām ir bijis informēts ar iepriekšēju paziņojumu. Šī informācija attiecas arī uz lidojumu atpakaļ, ja viens gaisa pārvadātājs ir nolīgts gan lidojumam turp, gan lidojumam atpakaļ. Precīzu "iepriekšēja paziņojuma" definējumu un konkrētizējumus nosaka Līgumslēdzēju pušu attiecīgie noteikumi un procedūras.
7. panta 2. punkts	E.4.7.2.	Ja nepieciešama īpaši apmācīta suņa-pavadoņa palīdzība, tam nodrošina vietu ar noteikumu, ka attiecīgs paziņojums ir nosūtīts gaisa pārvadātājam, tā aģentam vai ceļojuma rīkotājam saskaņā ar tiesību aktiem, kas reglamentē suņa-pavadoņu pārvadāšanu ar gaisa kuģi, ja ir šādi tiesību akti.
7. panta 3. punkts	E.4.7.3.	Ja saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem minētais paziņojums nav sniegts, lidostas vadības dienests iespēju robežās sniedz palīdzību tā, lai attiecīgā persona varētu izlidot ar gaisa kuģi, uz kuru šai personai ir rezervācija.
7. panta 4. punkts	E.4.7.4.	Noteikumus, kas minēti standartā E.4.7.1, piemēro ar nosacījumu, ka: a) attiecīgā persona pati laikus ierodas uz pasažieru reģistrāciju; b) attiecīgā persona laikus ierodas attiecīgajā, saskaņā ar standartu E.4.5.1 noteiktajā vietā lidostas robežās. Precīzu "laikus" definējumu un specifikācijas nosaka Līgumslēdzēju pušu attiecīgie noteikumi un procedūras.
7. panta 5. punkts	E.4.7.5.	Ja invalīds vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām tranzītā šķērso Līgumslēdzējas puses lidostu vai ja gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs pārceļ lidojumu, uz kuru šī persona ir rezervējusi vietu, lidostas vadības dienests ir atbildīgs par Regulas (EK) Nr. 1107/2006 I pielikumā norādītās palīdzības nodrošināšanu tā, lai attiecīgā persona varētu izlidot ar gaisa kuģi, uz kuru tā ir rezervējusi vietu.
7. panta 6.–7. punkts	E.4.7.6.	Invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ar gaisa kuģi ierodoties Līgumslēdzējas puses lidostā, lidostas vadības dienests ir atbildīgs par Regulas (EK) Nr. 1107/2006 I pielikumā norādītās palīdzības nodrošināšanu tā, lai attiecīgā persona varētu nokļūt standartā E.4.5.1 minētajā izlidošanas vietā. Palīdzība, kuru sniedz, cik vien iespējams atbilst katra pasažiera īpašajām vajadzībām.
8. pants	E.4.8.1.	Lidostas vadības dienesta pienākums ir nodrošināt, lai Regulas (EK) Nr. 1107/2006 I pielikumā norādītā palīdzība invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiek sniegta bez papildu maksas.  Vadības dienests var pats sniegt šādu palīdzību. Pildot pienākumu un vienmēr nodrošinot atbilstību standartā E.4.9.1 minētajiem kvalitātes standartiem, lidostas vadības dienests var izvēlēties slēgt līgumus par palīdzības sniegšanu ar vienu vai vairākām citām pusēm. Sadarbojoties ar lidostas izmantotājiem, ar Lidostas izmantotāju komitejas starpniecību, ja tāda ir izveidota, vadības dienests var slēgt šādu līgumu vai līgumus pēc savas iniciatīvas vai pēc pieprasījuma, arī gaisa pārvadātāja lūguma, un ņemot vērā attiecīgajā lidostā pieejamos pakalpojumus. Noraidot šādu lūgumu, vadības dienests rakstveidā sniedz pamatojumu.
9. pants	E.4.9.1.	Izņemot lidostas, kurās komercpārvadājumu pasažieru skaits gadā ir mazāks par 150 000, vadības dienests, sadarbojoties ar lidostas izmantotājiem, ar Lidostas izmantotāju komitejas, ja tāda ir izveidota, un ar to organizāciju starpniecību, kas pārstāv pasažierus-invalīdus un pasažierus ar ierobežotām pārvietošanās spējām, nosaka kvalitātes standartus Regulas (EK) Nr. 1107/2006 I pielikumā norādītajai palīdzībai un konstatē, kādi resursi vajadzīgi, lai tos sasniegtu.

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
		<p>Nosakot minētos standartus, pilnībā ņem vērā starptautiski atzītu politiku un rīcības kodeksus, kas attiecas uz ceļojumu atvieglošanu invalīdiem vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, īpaši ECAC Ētikas kodeksu par cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām apkalpošanu lidostās.</p> <p>Lidostas vadības dienests publicē savus kvalitātes standartus.</p> <p>Gaisa pārvadātājs un lidostas vadības dienests var vienoties, ka pasažieriem, ko attiecīgais gaisa pārvadātājs pārvadā no lidostas un uz to, vadības dienests nodrošina augstākas kvalitātes palīdzību, nekā to paredz iepriekš minētie standarti, vai papildus Regulas (EK) Nr. 1107/2006 I pielikumā norādītajai palīdzībai sniedz arī citus pakalpojumus.</p>
10. pants + II pielikums	E.4.10.1.	Gaisa pārvadātājs bez papildu maksas sniedz Regulas (EK) Nr. 1107/2006 II pielikumā norādīto palīdzību invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas, izmantojot gaisa transportu, dodas ceļā, ierodas vai tranzītā šķērso lidostu, kurai piemērojama Regula (EK) Nr. 1107/2006, ar noteikumu, ka šī persona izpilda standartā E.4.7.1, E.4.7.2 un E.4.7.4 norādītos nosacījumus.
11. pants	E.4.11.1	Gaisa pārvadātāji un lidostas vadības dienests: a) nodrošina, lai visi to darbinieki, tostarp apakšuzņēmēju darbinieki, kuri nepastarpināti sniedz palīdzību invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, zinātu, kā apmierināt vajadzības, kas raksturīgas personām ar dažādu invaliditāti vai kustību traucējumiem; b) visiem lidostas darbiniekiem, kuri ir tiešā saskarsmē ar ceļotājiem, nodrošina apmācību jautājumos par invalīdu vienlīdzību un invaliditātes izpratni; c) pieņemot darbā jaunus darbiniekus, nodrošina viņiem invaliditātes tēmai veltītu apmācību un vajadzības gadījumā nodrošina personālam zināšanu pilnveidošanas apmācību kursus.
12. pants	E.4.12.1.	Ja, pārvietojot lidostā vai pārvadājot gaisa kuģī, tiek bojāti vai nozaudēti ratiņkrēsli vai citi pārvietošanās palīg līdzekļi un palīdzības ierīces, pasažierim, kuram pieder šis aprīkojums, ir tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar starptautiskajiem un valstu tiesību aktiem.
13. pants	E.4.13.1.	Regulā (EK) Nr. 1107/2006 noteiktās saistības attiecībā uz invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nedrīkst ierobežot vai atcelt.
14. pants	E.4.14.1.	Katra Līgumslēdzēja puse izraugās iestādi vai iestādes, kas ir atbildīgas par Regulas (EK) Nr. 1107/2006 īstenošanu attiecībā uz lidojumiem no lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un lidojumiem uz šādām lidostām. Šī iestāde vajadzības gadījumā veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas invalīdu un pasažieru, kuriem ir ierobežotas pārvietošanās spējas, tiesības, ietverot atbilstību standartā E.4.9.1 minētajiem kvalitātes standartiem. Līgumslēdzējas puses informē viena otru par to, kas ir izraudzītā iestāde vai iestādes.
15. pants	E.4.15.1.	<p>Invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas uzskata, ka Regula (EK) Nr. 1107/2006 netiek ievērota, būtu šim jautājumam jāpievērš lidostas vadības dienesta vai, attiecīgā gadījumā, attiecīgā gaisa pārvadātāja uzmanība. Ja invalīds vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām nevar gūt kompensāciju šādā veidā, sūdzības par šīs regulas noteikumu iespējamu pārkāpumu var iesniegt saskaņā ar standartu E.4.14.1 norādītajai iestādei vai iestādēm.</p> <p>Līgumslēdzējas puses veic vajadzīgos pasākumus, lai informētu invalīdus un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām par tiesībām, kas viņiem Regulā (EK) Nr. 1107/2006 ir paredzētas, un par iespēju iesniegt sūdzību vienai vai vairākām izraudzītajām iestādēm.</p>

Panta Nr.	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
16. pants	E.4.16.1.	Līgumslēdzējas puses nosaka noteikumus par sankcijām, kas jāpiemēro par Regulas (EK) Nr. 1107/2006 pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, lai nodrošinātu, ka minētie noteikumi tiek īstenoti. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Līgumslēdzēja puse pēc citas puses pieprasījuma tai paziņo noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas minētajai citai Līgumslēdzējai pusei.

## F DAĻA:

F.1: Padomes Direktīva 2000/79/EEK (2000. gada 27. novembris) par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (AEA), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF), Eiropas Lidotāju asociāciju (ECA), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (ERA) un Starptautisko aviosabiedrību asociāciju (IACA)

Noteikums Nr. (pielikumā)	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
1. noteikums	F.1.1.1.	Šajā pielikumā precizētos standartus un prasības piemēro attiecībā uz mobilo darbinieku darba laiku civilajā aviācijā.
2. noteikums	F.1.2.1.	Padomes Direktīvas 2000/79/EEK 2. noteikumā paredzētās definīcijas izmanto šajā pielikumā precizētajos standartos un prasībās, kas attiecas uz mobilo darbinieku darba laiku civilajā aviācijā, tā, kā tās attiecīgā gadījumā ir piemērojamas.
3. noteikuma 1. punkts	F.1.3.1.	Civilās aviācijas lidojuma apkalpes locekļiem ir tiesības uz apmaksātu ikgadējo, vismaz četras nedēļas ilgu atvaļinājumu saskaņā ar nosacījumiem par tiesībām uz šāda atvaļinājuma piešķiršanu, ko nosaka valsts tiesību akti un/vai prakse.  Civilās aviācijas salona apkalpes locekļiem ir tiesības uz apmaksātu ikgadējo atvaļinājumā saskaņā ar piemērojamajiem Līgumslēdzējas puses tiesību aktiem.
4. noteikuma 1.a punkts	F.1.4.1.	Civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpes locekļiem pirms norīkošanas darbā un pēc tam regulāri ir tiesības uz bezmaksas veselības pārbaudi.
4. noteikuma 1.b punkts	F.1.4.2.	Civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpes locekļiem, kam rodas veselības problēmas, kuru cēloņi ir saistīti ar darbu naktīs, kad vien iespējams, būs jāpārceļ uz tai piemērotu mobilo vai nemobilo darbu dienā.
4. noteikuma 2. punkts	F.1.4.3.	Uz bezmaksas veselības pārbaudi attiecas ārsta noslēpums.
4. noteikuma 3. punkts	F.1.4.4.	Bezmaksas veselības pārbaudi var veikt valsts veselības aizsardzības sistēmā.
5. noteikuma 1. punkts	F.1.5.1.	Civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpei būs garantēta attiecīgajam darbam atbilstīgā drošība un veselības aizsardzība.
5. noteikuma 2. punkts	F.1.5.2.	Attiecībā uz drošību un veselību civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpei jebkurā laikā būs pieejami atbilstīgie aizsardzības un profilakses dienesti vai līdzekļi.
6. noteikums	F.1.6.1.	Jāveic vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka darba devējs, kurš ir paredzējis organizēt darbu pēc konkrēta modeļa, ievēro vispārīgos principus darba pielāgošanai darba ņēmējam.



Noteikums Nr. (pielikumā)	Standarts Nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standarts
7. noteikums	F.1.7.1.	Pēc kompetento iestāžu pieprasījuma tās būtu jānodrošina ar informāciju par civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpes īpašo darba modeli.
8. noteikuma 1. punkts	F.1.8.1.	Darba laiks būtu jāaplūko, neskarot nekādus turpmākus Līgumslēdzēju pušu tiesību aktus par lidojuma un dežūras laika ierobežojumiem un citas prasības, kas kopā ar attiecīgajiem valstu tiesību aktiem jāņem vērā, izskatot visus ar to saistītos jautājumos.
8. noteikuma 2. punkts	F.1.8.2.	Maksimālais pilnais lidojuma laiks ir 900 stundas. Standarta piemērošanas nolūkā "pilns lidojuma laiks" ir laiks, kad gaisa kuģa apkalpes loceklis atrodas pilota kabīnē (attiecībā uz lidojuma apkalpes locekļiem) vai gaisa kuģa salonā (attiecībā uz salona apkalpes locekļiem), no brīža, kad gaisa kuģis ir izkustējies no stāvvietas nolūkā pacelties, līdz brīdim, kad tas apstājas norādītajā stāvvietā, līdz visi dzinēji ir apturēti. Ja no šajā standartā minētajiem kvantitatīvajiem rādītājiem novirzās par 15 % lidojuma apkalpes locekļu gadījumā, bet par 20 % salona apkalpes locekļu gadījumā, šāda novirze ir uzskatāma par standartam atbilstošu.
8. noteikuma 3. punkts	F.1.8.3.	Maksimālo darba laiku gadā sadala pēc iespējas vienmērīgi.
9. noteikums	F.1.9.1.	Civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpei piešķir no visiem pienākumiem brīvas dienas, par ko paziņo iepriekš, šādi: a) katrā kalendārajā mēnesī vismaz 7 dienas, kurās var iekļaut visus atpūtas laikposmus, kas paredzēti ar likumu; un b) katrā kalendārajā gadā vismaz 96 dienas, kurās var iekļaut visus atpūtas laikposmus, kas paredzēti ar likumu.  20 % novirze no šajā standartā minētajiem kvantitatīvajiem rādītājiem ir uzskatāma par tādu, kas atbilst standartam.