

Europeiska unionens officiella tidning

L 208



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiosjätte årgången

2 augusti 2013

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

INTERNATIONELLA AVTAL

2013/398/EU:

- ★ Beslut av rådet och av företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet av den 20 december 2012 om undertecknande, på Europeiska unionens vägnar, och provisorisk tillämpning av Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan 1
- ★ Europa–Medelhavsavtal om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan och Staten Israels regering, å andra sidan 3

Rättelser

- ★ Rättelse till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 575/2013 av den 26 juni 2013 om tillsynskrav för kreditinstitut och värdepappersföretag och om ändring av förordning (EU) nr 648/2012 (EUT L 176 av den 27.6.2013) 68
- ★ Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/36/EU av den 26 juni 2013 om behörighet att utöva verksamhet i kreditinstitut och om tillsyn av kreditinstitut och värdepappersföretag, om ändring av direktiv 2002/87/EG och om upphävande av direktiv 2006/48/EG och 2006/49/EG (EUT L 176 av den 27.6.2013) 73

Pris: 4 EUR

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Icke-lagstiftningsakter)

INTERNATIONELLA AVTAL

**BESLUT AV RÅDET OCH AV FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS REGERINGAR,
FÖRSAMLADE I RÅDET**

av den 20 december 2012

om undertecknande, på Europeiska unionens vägnar, och provisorisk tillämpning av Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan

(2013/398/EU)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR
MEDLEMSSTATERNAS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET, HAR
ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.5 och 218.8
första stycket,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionen har på unionens och medlemsstaternas vägnar förhandlat fram ett Europa–Medelhavsavtal om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan (nedan kallat *avtalet*) i enlighet med beslutet av rådet och företrädarna för Europeiska unionens medlemsstaters regeringar, församlade i rådet, av den 8 april 2008 om att bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar. Förhandlingarna slutfördes med framgång genom att avtalet paraferades den 30 juli 2012.
- (2) Eftersom avtalet omfattar aspekter som faller under både unionens och medlemsstaternas behörighet bör detta beslut, för att säkerställa ett nära samarbete och enhetlighet i internationella relationer, antas gemensamt av rådet och medlemsstaterna. Dessutom syftar detta beslut till att säkerställa en enhetlig tillämpning i fråga om den gemensamma kommitté som inrättas genom artikel 22 i avtalet.
- (3) De regler som är avsedda att säkerställa det nära samarbetet och enhetligheten bör innehålla klar vägledning om representation "på plats", bland annat genom att bekräfta behovet av ett gemensamt och allmänt synsätt.

Inom ramen för ett blandat avtal bör dessa regler ändå till fullo respektera fördelningen av befogenheter mellan unionen och dess medlemsstater samt unionens förfaranden även i fråga om fastställande av unionens ståndpunkt och unionens företrädare i den gemensamma kommittén.

- (4) Avtalet bör undertecknas och tillämpas provisoriskt, i avvaktan på att de förfaranden som är nödvändiga för avtalets ingående avslutas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Undertecknande

Undertecknandet av Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israels regering, å andra sidan, bemyndigas härmed på unionens vägnar, med förbehåll för att avtalet ingås. Texten till avtalet åtföljer detta beslut.

Artikel 2

Bemyndigande att underteckna

Rådets ordförande bemyndigas att utse den eller de personer som ska ha rätt att underteckna avtalet på unionens vägnar.

Artikel 3

Provisorisk tillämpning

I avvaktan på att avtalet träder i kraft ska det tillämpas provisoriskt av unionen och dess medlemsstater, i enlighet med deras tillämpliga interna förfaranden och/eller nationella lagstiftning, från och med dagen för dess undertecknande ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dagen för avtalets undertecknande kommer att offentliggöras av rådets generalsekretariat i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4***Gemensam kommitté**

1. Europeiska unionen och dess medlemsstater ska företrädas av företrädare för kommissionen respektive medlemsstaterna i den gemensamma kommitté som inrättas genom artikel 22 i avtalet.
2. Den ståndpunkt som ska intas av unionen och stöddas av dess medlemsstater i den gemensamma kommittén i frågor där unionen har exklusiv behörighet, och där något beslut med rättslig verkan inte krävs, ska fastställas av kommissionen och ska i förväg meddelas rådet och medlemsstaterna.
3. Den ståndpunkt som ska intas av unionen och dess medlemsstater i den gemensamma kommittén i andra frågor än de som avses i punkt 2, och där något beslut med rättslig verkan inte krävs, ska fastställas gemensamt av kommissionen och medlemsstaterna.
4. När det gäller beslut med rättslig verkan i gemensamma kommittén i frågor som faller inom unionens exklusiva behörighetsområde ska unionens ståndpunkt med stöd av medlemsstaterna antas av rådet med kvalificerad majoritet på förslag av kommissionen, om inget annat föreskrivs i de tillämpliga röstningsförfaranden som fastställs i fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
5. När det gäller andra beslut med rättslig verkan i gemensamma kommittén än de som avses i punkt 4 ska unionens och dess medlemsstaters ståndpunkt antas av rådet med kvalificerad majoritet på förslag från kommissionen, om inget annat föreskrivs i de tillämpliga röstningsförfaranden som fastställs i fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och av medlemsstaterna.

*Artikel 5***Tvistlösning**

1. Kommissionen ska företräda unionen i tvistlösningsförfaranden enligt artikel 23 i avtalet.

2. Ett beslut om att tillfälligt upphäva förmåner enligt artikel 23.7 i avtalet ska fattas av rådet med kvalificerad majoritet på grundval av ett förslag av kommissionen.

3. Beslut om andra lämpliga åtgärder som ska vidtas i enlighet med artikel 23 i avtalet när det gäller frågor som omfattas av unionens behörighet ska fattas av kommissionen, i samråd med en särskild kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna utsedda av rådet.

*Artikel 6***Information till kommissionen**

1. Medlemsstaterna ska omedelbart informera kommissionen om varje beslut att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa ett godkännande av ett israeliskt lufttrafikföretag som de har för avsikt att anta enligt artikel 4 i avtalet.
2. En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 13 i avtalet ska omedelbart underrätta kommissionen om detta.
3. En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 14 i avtalet ska omedelbart underrätta kommissionen om detta.

*Artikel 7***Ikraftträdande**

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den 20 december 2012.

På rådets vägnar
E. FLOURENTZOU
Ordförande

EUROPA-MEDELHAVSAVTAL OM LUFTFART

mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan och Staten Israels regering, å andra sidan

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN TJECKIEN,

KONUNGARIKET DANMARK,

FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,

REPUBLIKEN ESTLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

KONUNGARIKET SPANIEN,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

UNGERN,

MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

fördragsslutande parter i fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nedan kallade *medlemsstaterna*, och

EUROPEISKA UNIONEN,

å ena sidan, och

STATEN ISRAELS REGERING, nedan kallad *Israel*,

å andra sidan,

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

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

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

SOM ÖNSKAR göra det möjligt för lufttrafikföretag att erbjuda allmänheten resor och transporter till konkurrenskraftiga priser och tjänster på en öppen marknad,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HAR ENATS OM FÖLJANDE:

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1. *tjänster enligt avtal och angivna flyglinjer*: internationell lufttransport i enlighet med artikel 2 i och bilaga I till detta avtal.
2. *avtal*: detta avtal och dess bilagor med eventuella ändringar.
3. *lufttrafikföretag*: ett lufttransportföretag som har en giltig operativ licens.
4. *lufttransport*: transportbefordran med civilt luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för undanröjande av eventuella tvivel ska omfatta reguljära och icke-reguljära (charter) lufttransporttjänster, och fullständiga frakttjänster.
5. *associeringsavtal*: Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Staten Israel, å andra sidan.
6. *behöriga myndigheter*: de offentliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.
7. *avtalslutande parter*: å ena sidan Europeiska unionen eller dess medlemsstater, eller Europeiska unionen och dess medlemsstater, i enlighet med deras respektive behörighet, och, å andra sidan, Israel.
8. *konventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med
 - a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Israel och medlemsstaten eller medlemsstaterna i Europeiska unionen,
 - b) alla bilagor eller ändringar av bilagor som har antagits enligt artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid varje given tidpunkt är i kraft för både Israel och den eller de medlemsstater i Europeiska unionen som berörs i det aktuella fallet.
9. *EU-fördraget*: fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
10. *femte frihetsrättigheten*: den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (beviljande stat) för lufttrafikföretag i en annan stat (mottagande stat) att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster inleds och avslutas på den mottagande statens territorium.
11. *lämplighet*: att ett lufttrafikföretag är lämpligt att bedriva internationell lufttrafik, dvs. huruvida företaget har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunskapsomfång om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och andra författningar och uppfylla de krav som reglerar bedrivandet av sådan trafik.
12. *full kostnad*: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och, när det är relevant, eventuella tillägg som syftar till att återspegla miljökostnader och som tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.
13. *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar minst två staters luftrum.
14. *IATA*: Internationella luftfartsorganisationen.
15. *Icao*: Internationella civila luftfartsorganisationen.
16. *medborgare*:
 - a) alla fysiska eller juridiska personer med israelisk nationalitet, för Israels del, eller med en medlemsstats nationalitet, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, eller
 - b) alla juridiska personer som i) ägs direkt eller genom majoritetsägande och vid varje tidpunkt står under faktisk kontroll av fysiska eller juridiska personer med israelisk nationalitet, för Israels del, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller ett i bilaga III angivet tredjeland nationalitet, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, och ii) har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Israel, för Israels del, eller i en medlemsstat, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del.
17. *nationalitet*: vid hänvisningar till ett lufttrafikföretag, huruvida ett lufttrafikföretag uppfyller kraven gällande frågor som ägarskap, faktisk kontroll och huvudsakligt verksamhetsställe.
18. *icke reguljär lufttransporttjänst*: alla kommersiella lufttransporttjänster som inte är en reguljär lufttransporttjänst.
19. *operativ licens*: i) för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del en operativ licens och alla andra relevanta handlingar eller certifikat som beviljats enligt förordning (EG) nr 1008/2008 och eventuella efterföljande instrument och ii) för Israels del en operativ licens och alla andra relevanta handlingar eller certifikat som beviljats enligt artikel 18 i den israeliska lagen om flygtrafikföretag från 2011 och eventuella efterföljande instrument.

20. pris:

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

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

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

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

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

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

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

— enligt en offentliggjord tidtabell, eller

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

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

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

- a) ett förfarande som tillämpas av de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation medför en direkt överföring av medel, såsom bidrag, lån eller kapitaltillskott, eller en potentiell

direkt överföring av medel till företaget eller medför ett övertagande av företagets förpliktelser, såsom lånegarantier, kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,

- b) intäkter som skulle tas in av de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation efterskänks eller inte drivs in,

- c) de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster, eller

- d) de behöriga myndigheterna, en stat, ett regionalt organ eller en annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller anförtror eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som anges i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

och när detta medför en förmån.

26. territorium: för Israels del territoriet Staten Israels territorium och för Europeiska unionens del de landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilket EU-fördragen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i de fördragen och i eventuella efterföljande instrument. Tillämpningen av detta avtal på Gibraltars flygplats påverkar inte Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba den 18 september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats. Tillämpningen av detta avtal påverkar inte statusen för de territorier som ställts under israelisk förvaltning efter juni 1967.

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

AVDELNING I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

Artikel 2

Trafikrättigheter

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

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

- b) Rätt att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).
- c) Rätt att under utövande av tjänster enligt avtal på en angiven flyglinje landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.
- d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

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

Artikel 3

Godkännande

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

- a) I fråga om israeliska lufttrafikföretag ska
- lufttrafikföretaget ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Israel och ha fått sin operativa licens i enlighet med Israels lagstiftning, och
 - den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av Israel, och
 - lufttrafikföretaget ägas, direkt eller genom majoritetsinnehav, och kontrolleras faktiskt av Israel och/eller av israeliska medborgare.
- b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen ska
- lufttrafikföretaget ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, och ha fått sin operativa licens i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning, och
 - den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den medlemsstat i Europeiska unionen som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd (AOC) och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och

— lufttrafikföretaget ägas, direkt eller genom majoritetsinnehav, och den faktiska kontrollen utövas av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller av medborgare i medlemsstater i Europeiska unionen, eller av andra stater som förtecknas i bilaga III och/eller av medborgare i dessa andra stater.

c) Lufttrafikföretaget uppfyller de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den behöriga myndigheten normalt tillämpar på internationell lufttransport.

d) Bestämmelserna i artiklarna 13 och 14 upprätthålls och tillämpas.

Artikel 3a

Ömsesidigt erkännande av tillsyn vad gäller lufttrafikföretags lämplighet och nationalitet

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

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

b) Detta förfarande omfattar inte erkännande av beslut gällande

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

Artikel 4

Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande

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

- a) Om, i fråga om israeliska lufttrafikföretag,
 - lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Israel eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med tillämplig lagstiftning i Israel, eller
 - den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Israel, eller
 - lufttrafikföretaget inte, direkt eller genom majoritetsinnehav, ägs eller faktiskt kontrolleras av Israel och/eller av israeliska medborgare.
 - b) Om, i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen,
 - lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning, eller
 - om den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av den medlemsstat i Europeiska unionen som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd (AOC) eller den behöriga myndigheten inte är tydligt angiven, eller
 - lufttrafikföretaget inte, direkt eller genom majoritetsinnehav, ägs eller faktiskt kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller av medborgare i medlemsstater i Europeiska unionen, eller av andra stater som förtecknas i bilaga III och/eller av medborgare i dessa andra stater.
 - c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6.
 - d) Om bestämmelserna i artiklarna 13 och 14 inte upprätthålls och tillämpas.
 - e) Om en avtalsslutande part i enlighet med enligt artikel 7 har fastställt att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.
2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d får de rättigheter som fastställs i denna artikel utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter.

Artikel 5

Investeringar

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

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

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

Artikel 6

Efterlevnad av lagar och andra författningar

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

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

Artikel 7

Konkurrensutsatt miljö

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

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

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

lufttrafikföretagens godkännanden i enlighet med artikel 4 avslås, hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs eller förenas med lämpliga villkor.

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

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

- a) sådant stöd uteslutande täcker kostnader som de israeliska lufttrafikföretagen med nödvändighet ådragit sig när de vidtagit extra säkerhetsåtgärder som krävts av de israeliska myndigheterna, vilka inte ålagts eller åsamkats Europeiska unionens lufttrafikföretag, och
- b) Israel klart identifierar och kvantifierar sådana säkerhetsutgifter, och
- c) den gemensamma kommittén en gång om året mottar en rapport som anger den totala summan av säkerhetsutgifterna och till vilken andel den israeliska regeringen deltagit i de utgifterna under det föregående året.

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

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

Artikel 8

Kommersiella möjligheter

Företrädare för lufttrafikföretag

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

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

Marktjänster

3. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b ska varje lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra avtalsslutande partens territorium välja mellan
 - i) att utföra sina egna marktjänster (self-handling), eller
 - ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta marktjänster eller delar av marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt var och en av de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.
- b) För följande kategorier av marktjänster, nämligen bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgods och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget, får de rättigheter som anges i led a i och ii vara föremål för fysiska begränsningar eller driftsbegränsningar endast i enlighet med lagar och andra författningar som är tillämpliga på den andra avtalsslutande partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sina egna marktjänster, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstleverantörerna, ska alla marktjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika och icke-diskriminerande villkor; tjänsterna ska prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skäligen avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

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

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

6. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska tillåtas att betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra avtalsslutande partens territorium i lokal valuta. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana

utgifter på den andra avtalsslutande partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

Samarbetsavtal

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

- a) de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, och
- b) tredjeländers lufttrafikföretag, och
- c) land- eller sjötransportföretag,

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

Land- och sjötransport

8. a) När det gäller passagerartransporter ska land- och sjötransportföretag inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransporterna enbart av det skälet att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företagets eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.
- b) De avtalsslutande parternas lufttrafikföretag och indirekta leverantörer av godstransport ska vidare, utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal, tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och sjötransportsätt för godstransport till och från punkter inom Israels eller Europeiska unionens territorier eller i ett tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med land-, sjö- eller lufttransport, ha tillträde till

flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet med andra lufttrafikföretag och indirekta leverantörer som utför sådana godstransporter. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om förhållandena kring sådana transporter.

Leasing

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

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

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

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

Franchising och varumärken

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

Tilldelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

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

Samråd i den gemensamma kommittén

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

Artikel 9

Tullar och avgifter

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

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

- a) Luftfartygsförråd som införs till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord i skälighetsmängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
- b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs till en avtalsslutande parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.
- c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmateriel som förs in till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för användning i ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
- d) Trycksaker, i enlighet med respektive avtalsslutande parts tullagstiftning, som införs till eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande parts territorium där de har tagits ombord.

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

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

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

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

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

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

Artikel 10

Användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och -tjänster

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

2. Varje avtalsslutande part ska se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen

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

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

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

Artikel 11

Prissättning

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

Artikel 12

Statistik

1. De avtalsslutande parterna ska förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och andra författningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafikföretag enligt detta avtal.

2. De avtalsslutande parterna ska samarbeta inom ramen för den gemensamma kommittén enligt artikel 22 för att underlätta utbytet av statistisk information dem emellan i syfte att övervaka utvecklingen av lufttrafikföretag enligt detta avtal.

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 13

Flygsäkerhet

1. Utan att det påverkar deras lagstiftande myndigheters utrymme för skönsmässig bedömning ska de avtalsslutande parterna ha ett nära samarbete på området för flygsäkerhet med målsättningen att i den utsträckning det är praktiskt möjligt fastställa harmoniserade regler eller ömsesidigt erkännande av varandras säkerhetsstandarder. Den gemensamma kommittén ska med bistånd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet övervaka detta samarbete.

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

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

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

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

6. De avtalsslutande parterna ska se till att luftfartyg som är registrerade i en avtalsslutande part vilka misstänks inte uppfylla internationella standarder för flygsäkerhet fastställda i enlighet med konventionen och vilka landar på flygplatser som är öppna för internationell lufttrafik på den andra avtalsslutande partens

territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

7. Varje avtalsslutande parts behöriga myndigheter får vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en komponent i ett luftfartyg eller ett arbetsmoment

- a) inte uppfyller de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen, eller
- b) ger upphov till allvarliga farhågor – konstaterade efter en inspektion som avses i punkt 6, i enlighet med artikel 16 i konventionen – om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen, eller
- c) ger upphov till allvarliga farhågor om att de minimistandarder som fastställts i enlighet med konventionen inte upprätthålls och tillämpas på ett effektivt sätt.

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

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

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

Artikel 14

Luftfartsskydd

1. De avtalsslutande parterna bekräftar sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, särskilt sina skyldigheter enligt konventionen samt konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971 och protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, i den mån de avtalsslutande parterna är parter i dessa konventioner, samt alla andra konventioner och protokoll rörande den civila luftfartens säkerhet i vilka båda avtalsslutande parter är parter.

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

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

4. Varje avtalsslutande part ska se till att verkningfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även lastrumsbagage) och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning, samt se till att åtgärderna anpassas om hotet ökar. De avtalsslutande parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att iakttä de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 3 på den andra avtalsslutande partens begäran, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. När en avtalsslutande part underrättas om ett specifikt hot mot en specifik flygning eller en specifik serie flygningar till eller från den andra avtalsslutande partens territorium ska den underrätta den andra avtalsslutande parten och kan besluta om särskilda skyddsåtgärder för att beakta det specifika hotet, i enlighet med punkt 6.

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

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

tillhandahålls enligt detta avtal. Varje avtalsslutande part får begära ett möte med den gemensamma kommittén för att diskutera sådana skyddsåtgärder, i enlighet med artikel 22.

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

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

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

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

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

12. Utan att det påverkar behovet av att vidta omedelbara åtgärder för att säkra transportskyddet bekräftar de avtalsslutande parterna att de när de överväger att vidta skyddsåtgärder ska bedöma eventuella negativa ekonomiska och driftsmässiga konsekvenser för den lufttrafik som omfattas av detta avtal och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta farhågorna beträffande luftfartsskyddet.

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

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

Artikel 15

Flygtrafikledning

1. De avtalsslutande parterna är överens om att samarbeta nära på området för flygtrafikledning i syfte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Israel för att öka säkerheten och göra den allmänna lufttrafiken effektivare,

optimera kapaciteten och minimera förseningar. För detta ändamål ska Israel delta i kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet som observatör. Den gemensamma kommittén ska övervaka detta samarbete.

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

- a) Israel ska vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella struktur för flygtrafikledning till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone funktionellt är oberoende av leverantörer av lufttrafikledningstjänster.
- b) Europeiska unionen ska associera Israel med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom en lämplig samordning rörande Sesar.

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

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

Artikel 16

Miljö

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

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

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

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

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

Artikel 17

Luftrafikföretags skadeståndsansvar

1. De avtalsslutande parterna bekräftar sina skyldigheter enligt konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som undertecknades i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen).

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

Artikel 18

Konsumenträttigheter och skydd av personuppgifter

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

Artikel 19

Datoriserade bokningssystem

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

Artikel 20

Sociala aspekter

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

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 21

Tolkning och genomförande

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

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

3. Varje avtalsslutande part ska förse den andra avtalsslutande parten med all nödvändig information och allt nödvändigt bistånd, med förbehåll för den tillämpliga lagstiftningen i

respektive avtalsslutande part, vid utredningar av eventuella överträdelser som denna andra avtalsslutande part utför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.

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

Artikel 22

Den gemensamma kommittén

1. En kommitté sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna (nedan kallad *den gemensamma kommittén*) inrättas härmed; den ska ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på riktigt sätt. För detta ändamål ska den gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de fall som anges i detta avtal.

2. Den gemensamma kommitténs beslut ska antas i samförstånd och ska vara bindande för de avtalsslutande parterna. De ska verkställas av de avtalsslutande parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.

3. Den gemensamma kommittén ska själv anta sin arbetsordning.

4. Den gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt, dock minst en gång om året. Vardera avtalsslutande part kan begära att ett möte sammankallas

5. En avtalsslutande part får också begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock senast två månader efter det att begäran togs emot, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om något annat.

6. För att detta avtal ska kunna genomföras på riktigt sätt ska de avtalsslutande parterna utbyta information och, om någon av de avtalsslutande parterna så begär, hålla samråd i den gemensamma kommittén.

7. Om den ena avtalsslutande parten anser att ett beslut fattat av den gemensamma kommittén inte genomförts på riktigt sätt av den andra avtalsslutande parten, får den första avtalsslutande parten begära att frågan diskuteras i den gemensamma kommittén. Om den gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den avtalsslutande part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24.

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

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

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

11. Den gemensamma kommittén ska också bygga upp ett samarbete genom att

- a) utföra sina särskilda uppgifter i fråga om förfarandet för regleringssamarbete, enligt vad som anges i avdelning II,
- b) främja diskussioner på expertnivå om utveckling av och förslag till ny lagstiftning eller reglering om bland annat luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,
- c) regelbundet granska de sociala verkningarna av tillämpningen av detta avtal, särskilt när det gäller sysselsättning, och utforma lämpliga åtgärder för att bemöta farhågor som anses vara legitima,
- d) i samförstånd komma överens om förslag, tillvägagångssätt eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till detta avtals funktion,
- e) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av detta avtal, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet, och
- f) behandla tillämpningen av avsnitt A.1 i bilaga IV (Förteckning över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet).

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

Artikel 23

Twistlösning och skiljeförfarande

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

2. Associeringsrådet får avgöra tvisten genom ett beslut.

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

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

a) Varje avtalsslutande part ska utse en skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljenämnd till vilken den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet; den tredje skiljemannen bör utses av de avtalsslutande parterna inom ytterligare sextio (60) dagar. Om någon av de avtalsslutande parterna inte utser en skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får varje avtalsslutande part begära att ordföranden i Icaos råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt.

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

c) Skiljedomstolen ska fastställa sina rättegångsregler.

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

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

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

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

Artikel 24

Skyddsåtgärder

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 25

Avtalets geografiska räckvidd

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

Artikel 26

Förhållande till andra avtal

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

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

b) lufttrafikföretag från Staten Israel.

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

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

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

Artikel 27

Ändringar

1. Om en av de avtalsslutande parterna önskar ändra bestämmelserna i detta avtal ska den underrätta den gemensamma kommittén om detta. Ändringen av detta avtal ska träda i kraft i enlighet med artikel 30.

2. Den gemensamma kommittén får på förslag från en avtalsslutande part och i enlighet med denna artikel besluta att ändra bilagorna till detta avtal.

3. Detta avtal ska inte påverka varje avtalsslutande parts rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, ensidigt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport som anges i bilaga IV, med beaktande av principen om icke-diskriminering och i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

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

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

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

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

- b) anta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med detta avtal, eller
- c) besluta om andra åtgärder, som ska vidtas inom rimlig tid, avseende den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga.

Artikel 28

Uppsägning

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

Artikel 29

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat

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

Artikel 30

Tillämpning och ikraftträdande

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

TILL BEVIS HÄR PÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

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

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.

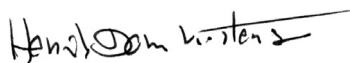
За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



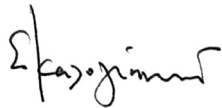
Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



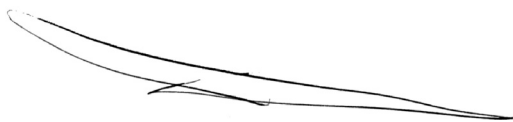
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għal Malta



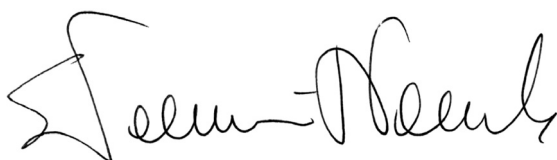
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



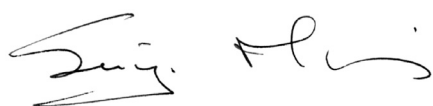
Für die Republik Österreich



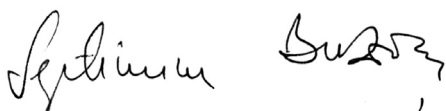
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



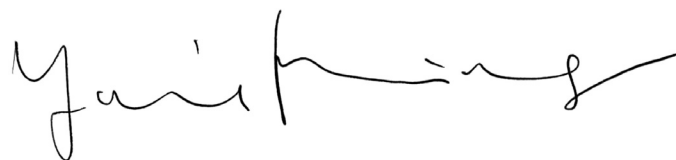
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige

Ingeger 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



BILAGA I

TJÄNSTER ENLIGT AVTAL OCH ANGIVNA FLYGLINJER

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

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

Punkter i Israel – en eller flera mellanliggande punkter i Euromed-länder, ECAA-länder eller länder förtecknade i bilaga III – en eller flera punkter i Europeiska unionen.
3. Lufttrafik enligt punkt 2 i denna bilaga ska utgå från eller avslutas på israeliskt territorium för israeliska lufttrafikföretag och inom Europeiska unionens territorium för lufttrafikföretag från Europeiska unionen.
4. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får på någon av eller alla sina flygningar
 - a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,
 - b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,
 - c) trafikera mellanliggande punkter enligt punkt 2 i denna bilaga och punkter inom de avtalsslutande parternas territorium i vilken kombination och ordningsföljd som helst,
 - d) avstå från att landa på en eller flera punkter,
 - e) överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter,
 - f) göra uppehåll på punkter inom eller utanför de avtalsslutande parternas territorium, utan att det påverkar artikel 2.2 i detta avtal,
 - g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra avtalsslutande partens territorium, och
 - h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.
5. Varje avtalsslutande part ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingen avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag använder, utom av tekniska eller tull-, drifts-, miljö- eller hälsorelaterade skäl eller med tillämpning av artikel 7 i detta avtal.
6. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag får betjäna, inbegripet inom ramen för gemensamma linjebeteckningar, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flyglinjer, förutsatt att de inte utövar rättighet enligt femte frihetsrättigheten.
7. Utan hinder av andra bestämmelser i denna bilaga ger detta avtal inte några rättigheter att bedriva internationella lufttransporter till/från/genom ett tredjeland som inte har diplomatiska förbindelser med samliga avtalsslutande parter.

⁽¹⁾ Euromed-länderna är Marocko, Algeriet, Libyen, Egypten, Libanon, Jordanien, Israel, de palestinska områdena, Syrien och Turkiet.
⁽²⁾ Med ECAA-länder avses de länder som är parter i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum: Europeiska unionens medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Kosovo enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244.

BILAGA II

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Utan hinder av punkterna 2 och 3 i denna bilaga, ska alla rättigheter, inbegripet trafikrättigheter, och all mer gynnsam behandling som redan tillerkänts genom bilaterala avtal eller överenskommelser mellan Israel och medlemsstater i Europeiska unionen och som förelåg den dag då detta avtal undertecknas fortsätta att utövas i enlighet med bestämmelserna i artikel 3 i detta avtal. För lufttrafikföretagens del kan sådana rättigheter och arrangemang fortsätta att utövas av
 - a) lufttrafikföretag från Europeiska unionen, under förutsättning att de befintliga rättigheterna eller andra arrangemangen utövas utan diskriminering mellan Europeiska unionens lufttrafikföretag på grundval av nationalitet,
 - b) lufttrafikföretag från Staten Israel.
2. För passagerartjänster, godstjänster och/eller posttjänster, var för sig eller tillsammans, ska lufttrafikföretag från Israel och från Europeiska unionens medlemsstater ha rätt att utöva de tredje och fjärde frihetsrättigheterna på de angivna flyglinjerna med förbehåll för följande övergångsbestämmelser:
 - a) Från och med dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster ska godkända lufttrafikföretag
 - i) för varje flyglinje, förutom de som anges i bilaga V, ha rätt att utföra det antal flygningar per vecka som gäller enligt respektive bilaterala avtal eller överenskommelse eller sju (7) flygningar per vecka, beroende vilket antal som är högst, och
 - ii) för de flyglinjer som anges i bilaga V ha rätt att utföra det antal flygningar per vecka som anges i bilaga V.Från och med dagen för undertecknandet av detta avtal kommer det inte att finnas några begränsningar vad gäller antal godkända lufttrafikföretag per flyglinje för var och en av de avtalsslutande parterna.
 - b) Från och med den första dagen på den första IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster, ska godkända lufttrafikföretag ha rätt att,
 - i) för de flyglinjer som anges i del A i bilaga V, utföra tre (3) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som anges i del A i bilaga V, och
 - ii) för alla andra flyglinjer, inbegripet de som anges i del B i bilaga V, utföra sju (7) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led a i och a ii.
 - c) Från och med den första dagen på den andra IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster, ska godkända lufttrafikföretag ha rätt att utföra
 - i) för de flyglinjer som anges i del A i bilaga V, tre (3) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led b i, och
 - ii) för alla andra flyglinjer, inbegripet de som anges i del B i bilaga V, sju (7) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led b ii.
 - d) Med förbehåll för punkt 4 gäller att från och med den första dagen på den tredje IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster, ska godkända lufttrafikföretag ha rätt att,
 - i) för de flyglinjer som anges i del A i bilaga V, utföra fyra (4) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led c i, och
 - ii) för alla andra flyglinjer, inbegripet de som anges i del B i bilaga V, utföra sju (7) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led c ii.
 - e) Från och med den första dagen på den fjärde IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal och endast för reguljära lufttransporttjänster, ska godkända lufttrafikföretag ha rätt att,
 - i) för de flyglinjer som anges i del A i bilaga V, utföra fyra (4) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led d i, och

- ii) för alla andra flyglinjer, inbegripet de som anges i del B i bilaga V, utföra sju (7) ytterligare flygningar per vecka utöver det antal flygningar per vecka som följer av tillämpningen av led d ii.
- f) Från och med den första dagen på den femte IATA:s sommarsäsong som följer på dagen för undertecknandet av detta avtal ska bestämmelserna i bilaga I tillämpas och de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt utöva de tredje och fjärde frihetsrättigheterna på de angivna flyglinjerna utan begränsningar i fråga om kapacitet, antal flygningar per vecka eller tjänstens regelbundenhet.
3. För icke reguljära lufttransporttjänster gäller följande:
- a) Från och med dagen för undertecknandet av detta avtal ska driften av icke reguljära lufttransporttjänster fortsätta att vara föremål för de avtalsslutande parternas behöriga myndigheters godkännande; dessa kommer att bedöma ansökningar om sådant godkännande välvilligt.
- b) Från och med den dag som avses i punkt 2 f i denna bilaga ska bestämmelserna i bilaga I tillämpas och de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt utöva de tredje och fjärde frihetsrättigheterna på de angivna flyglinjerna utan begränsningar i fråga om kapacitet, antal flygningar per vecka eller tjänstens regelbundenhet.
4. Före den dag som anges i punkt 2 d i denna bilaga ska den gemensamma kommittén sammanträda för att se över genomförandet av detta avtal och bedöma de kommersiella konsekvenserna av de första två stadierna i den övergångsperiod som beskrivs i denna bilaga. På grundval av denna bedömning och utan att det påverkar dess befogenheter enligt artikel 22 i detta avtal får den gemensamma kommittén i samförstånd besluta
- a) att under en gemensamt överenskommen period som inte får överstiga två år skjuta upp tillämpningen av punkt 2 d, e och f på vissa flyglinjer, om den ovannämnda bedömningen ger vid handen att begränsningar som ålagts reguljära lufttransporttjänster har kringgåtts genom drift av icke reguljära lufttransporttjänster eller att det finns en väsentlig obalans i trafikvolymen hos de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag som skulle kunna äventyra lufttrafiktjänsternas fortbestånd, eller
- b) att öka det antal ytterligare flygningar som anges i punkt 2 d i och 2 e i.
- Om den gemensamma kommittén inte kan nå en överenskommelse får en avtalsslutande part vidta lämpliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 i detta avtal.
5. Israels genomförande och tillämpning av de lagstadgade krav och standarder som utfärdas genom den unionslagstiftning om luftfart som anges i bilaga IV ska godkännas av den gemensamma kommittén genom beslut på grundval av en utvärdering utförd av Europeiska unionen. En sådan utvärdering ska göras den dag som infaller tidigast av följande: i) den dag då Israel underrättar den gemensamma kommittén om att man har slutfört harmoniseringsprocessen på grundval av bilaga IV till detta avtal, eller ii) tre år efter detta avtals ikraftträdande.
6. Utan hinder av bestämmelserna i bilaga I och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 26.1 i detta avtal och punkt 1 i denna bilaga, ska de avtalsslutande parterna fram till den dag då det beslut som avses i punkt 5 i denna bilaga har fattats inte ha rätt att utöva femte frihetsrättigheter, inbegripet mellan punkter inom Europeiska unionens territorium, när de driver en tjänst enligt avtal på de angivna flyglinjerna.
-

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

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

BILAGA IV

REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN

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

A. FLYGSÄKERHET

A.1 Förteckning över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet

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

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

Nr 2111/2005

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

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–13 och bilagan

Nr 473/2006

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

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

Nr 474/2006

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

regelbundet ändrad genom kommissionsförordningar

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

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

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

A.2.1: Nr 996/2010

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

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

A.2.2: Nr 2003/42

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

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–6, 8–9

B. FLYGLEDNINGSTJÄNST

GRUNDFÖRORDNINGAR

Avsnitt A:

B.1: Nr 549/2004

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

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

B.2: Nr 550/2004

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

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

B.3: Nr 551/2004

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

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

B.4 : Nr 552/2004

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

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

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

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

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

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

Avsnitt B:

B.2: Nr 550/2004

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

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

B.3: Nr 551/2004

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

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 3 och 6.6

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

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

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

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

GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER

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

Ram (förordning (EG) nr 549/2004)

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

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

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

Luftrum (förordning (EG) nr 551/2004)

- Kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM)
- Kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 av den 11 maj 2006 om luftrumsklassificering och tillstånd för flygningar enligt visuella flygregler ovanför flygnivå 195
- Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet

Driftskompatibilitet (förordning (EG) nr 552/2004)

- Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010
- Kommissionens förordning (EU) nr 929/2010 av den 18 oktober 2010 om ändring av förordning (EG) nr 1033/2006 avseende de Icao-bestämmelser som avses i artikel 3.1
- Kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum
- Kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 av den 30 mars 2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogator-koder för det gemensamma europeiska luftrummet
- Kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst
- Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet
- Kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst

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

- Kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 av den 10 augusti 2011 om detaljerade bestämmelser för flygledarcertifikat samt vissa andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 av den 17 oktober 2011 om säkerhetstillsyn inom flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010

C. MILJÖ

C.1: Nr 2002/30

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

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

C.2: Nr 2006/93

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

Relevanta bestämmelser: artiklarna 1, 2, 3 och 5

D. LUFTTRAFIKFÖRETAGS SKADESTÅNDSANSVAR

D.1: Nr 2027/97

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

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

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

E. KONSUMENTRÄTTIGHETER OCH SKYDD AV PERSONUPPGIFTER

E.1: Nr 90/314

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

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

E.2: Nr 95/46

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

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–34

E.3: Nr 261/2004

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

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1–16

E.4: Nr 1107/2006

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

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

F. SOCIALA ASPEKTER

F.1: Nr 2000/79

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

Relevanta bestämmelser: Artiklarna 1.1 och 2–9 i bilagan

BILAGA V

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

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

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

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

BILAGA VI

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

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

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

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

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	A2.1.1.1	Förordning nr 996/2010 syftar till att förbättra luftfartssäkerheten genom att säkerställa en hög grad av effektivitet och kvalitet i säkerhetsutredningar inom civil luftfart, vilkas enda syfte är att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar. Den innehåller också bestämmelser om tillgång i rätt tid till information om alla personer och allt farligt gods ombord på ett flygplan som är inblandat i en olycka. Vidare syftar den till att förbättra stödet till offer för flygolyckor och deras anhöriga.
2	A2.1.2.1	Definitionerna i artikel 2 i förordning 996/2010 ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och som anges i denna bilaga.
3	A2.1.3.1	De standarder och lagstadgade krav som anges i denna bilaga ska vara tillämpliga på säkerhetsutredningar av olyckor och allvarliga tillbud som genomförs av de avtalslutande parterna, i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden.
4.1	A2.1.4.1	De avtalslutande parterna ska säkerställa att säkerhetsutredningarna genomförs eller övervakas, utan extern påverkan, av en ständig nationell myndighet för säkerhetsutredning inom civil luftfart (nedan kallad myndighet för säkerhetsutredning), som har kompetens att genomföra en oberoende fullständig säkerhetsutredning antingen på egen hand eller tillsammans med andra myndigheter för säkerhetsutredning.
4.2	A2.1.4.2	Myndigheten för säkerhetsutredning ska i sin verksamhet vara oberoende, särskilt av de luftfartsmyndigheter som ansvarar för luftvärdighet, certifiering, flygoperationer, underhåll, licensiering, flygkontroll eller flygplatsdrift, samt i allmänhet av varje annan part eller enhet vars intressen eller uppdrag skulle kunna råka i konflikt med de uppgifter som anförtrots myndigheten för säkerhetsutredning eller påverka dess objektivitet.
4.3	A2.1.4.3	Myndigheten för säkerhetsutredning ska i samband med säkerhetsutredningens genomförande varken be om eller ta emot instruktioner från någon, och den ska ha oinskränkt befogenhet att bestämma över hur säkerhetsutredningarna ska genomföras.
4.4	A2.1.4.4	Den verksamhet som anförtros en myndighet för säkerhetsutredning får utvidgas till att även omfatta insamling och analys av uppgifter rörande flygsäkerhet, särskilt för ändamål som avser förebyggande av olyckor, förutsatt att dessa aktiviteter inte påverkar dess oberoende ställning och inte medför något ansvar i fråga om regelgivning, förvaltning eller standarder.
4.5	A2.1.4.5	En säkerhetsöversyn ska offentliggöras årligen på nationell nivå för att hålla allmänheten informerad om den allmänna flygsäkerhetsnivån. I analysen får de källor från vilka konfidentiell information har erhållits inte avslöjas.
4.6	A2.1.4.6	Myndigheten för säkerhetsutredning ska av respektive avtalslutande part ges de medel som krävs för att den ska kunna utföra sina förpliktelser på ett oberoende sätt och ha möjlighet att erhålla tillräckliga resurser för detta.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
5.1–3	A2.1.5.1	Den avtalsslutande parten måste utreda alla olyckor eller allvarliga tillbud som omfattas av utredningsskyldighet enligt bilaga 13 till konventionen.
5.4	A2.1.5.4	Myndigheter för säkerhetsutredning får besluta att utreda andra tillbud än sådana som avses i artikel 13 i konventionen om de förväntas kunna dra lärdomar med avseende på flygsäkerheten av dem.
5.5	A2.1.5.5	Säkerhetsutredningar får inte i något fall gälla fördelning av skuld eller ansvar. De ska vara oberoende av, skilda från och inte vara till förfång för rättsliga eller administrativa förfaranden för att fördela skuld eller ansvar.
8	A2.1.8.1	Förutsatt att kravet på att undvika intressekonflikt uppfylls får myndigheten för säkerhetsutredning erbjuda den nationella myndigheten för civil luftfart att, inom ramen för sin behörighet, utse en representant att delta som rådgivare till utredningsledaren i säkerhetsutredningar som myndigheten för säkerhetsutredning är ansvarig för, under övervakning av utredningsledaren och efter dennes godkännande. De nationella civila luftfartsmyndigheterna ska stödja den undersökning de deltar i genom att tillhandahålla den information som efterfrågas. De ska dessutom vid behov tillhandahålla rådgivare och utrustning till den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning.
9.1	A2.1.9.1	Alla inblandade personer som har kännedom om att en olycka eller ett allvarligt tillbud har inträffat ska utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten för säkerhetsutredning i den stat på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade.
9.2	A2.1.9.2	Myndigheten för säkerhetsutredning ska utan dröjsmål och i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden underrätta Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och de berörda tredjeländerna om alla olyckor och allvarliga tillbud som den fått underrättelse om. Den ska också underrätta Europeiska kommissionen och Easa om olyckan eller det allvarliga tillbudet inbegriper ett luftfartyg som är registrerat, som drivs, är tillverkat eller certifierat i EU.
10.1	A2.1.10.1	När ett tredjeland lämnar underrättelse om att en olycka eller ett allvarligt tillbud har inträffat ska den avtalsslutande part som är registreringsstat, operatörens stat, konstruktionsstat och tillverkningsstat snarast möjligt informera det tredjeland på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade om huruvida man avser att utse en ackrediterad representant i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden. Om en sådan ackrediterad representant utses ska även representantens namn och kontaktuppgifter meddelas samt beräknat ankomstdatum, om den ackrediterade representanten avser att resa till det land som skickade underrättelsen.
10.2	A2.1.10.2	Ackrediterade representanter för konstruktionsstaten ska utses av myndigheten för säkerhetsutredning i den avtalsslutande part på vars territorium innehavaren av certifikatet för luftfartygets eller motoranläggningens typkonstruktion har sitt huvudsakliga verksamhetsställe.
11.1	A2.1.11.1	Utredningsledaren ska genom sin befattning hos en myndighet för säkerhetsutredning och utan hinder av eventuella rättsliga utredningar ha befogenhet att vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla det som krävs för säkerhetsutredningen.
11.2	A2.1.11.2	Utan hinder av eventuella skyldigheter vad avser sekretess enligt den avtalsslutande partens lagstiftning, ska utredningsledaren särskilt ha rätt att a) erhålla direkt, obegränsad och obehindrad tillgång till platsen för olyckan eller tillbudet, samt till luftfartyget, dess innehåll eller dess vrak, b) säkerställa en omedelbar förteckning över bevis, och säkerställa kontrollerad bortforsling av vrakdelar eller andra delar för undersökning eller analys, c) erhålla omedelbar tillgång till och kontroll över färdregistratorerna, innehållet i dem och all annan relevant registrering, d) inom ramen för den avtalsslutande partens lagstiftning begära, och bidra till, en fullständig obduktion av dödssoffrens kroppar och få omedelbar tillgång till obduktionsresultaten eller resultaten från prover som tagits,

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		<p>e) inom ramen för den avtalslutande partens lagstiftning begära medicinsk undersökning av de personer som var inblandade i luftfartygets handhavande eller begära att tester utförs på prover som tagits från sådana personer, och att få omedelbar tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller tester,</p> <p>f) kalla och höra vittnen och begära att de lämnar eller tar fram information eller bevisning som är relevant för säkerhetsutredningen,</p> <p>g) erhålla obehindrad tillgång till alla relevanta uppgifter eller noteringar som innehas av luftfartygets ägare, innehavaren av certifikatet för typkonstruktion, den ansvariga underhållsorganisationen, utbildningsorganisationen, luftfartygets operatör eller tillverkare, de myndigheter som ansvarar för civil luftfart och tillhandahållare av flygtrafiktjänster och flygplatsdrift.</p>
11.3	A2.1.11.3	<p>Utredningsledaren ska låta utsträcka de befogenheter som anges i standard A2.1.11.2 till sina utredare och, om så är förenligt med den avtalslutande partens tillämpliga lagstiftning, till deras rådgivare samt till de ackrediterade representanterna och deras rådgivare, i den utsträckning det är nödvändigt för att de ska kunna delta effektivt i säkerhetsutredningen. Dessa befogenheter påverkar inte rättigheterna för utredare och experter som utses av den myndighet som har ansvaret för den rättsliga utredningen.</p>
11.4	A2.1.11.4	<p>Personer som deltar i säkerhetsutredningar ska fullgöra sina uppgifter på ett oberoende sätt och ska varken be om eller ta emot instruktioner från någon, utom från utredningsledaren.</p>
12.1–2	A2.1.12.1	<p>Om även en rättslig utredning inleds bör utredningsledaren underrättas om detta. I detta fall bör utredningsledaren säkerställa spårbarheten och handha förvaringen av färdregistratorer och alla fysiska bevis. Den rättsliga myndigheten får utse en tjänsteman från den myndigheten att följa med färdregistratorerna eller de fysiska bevisen till den plats där uppläsningen eller behandlingen ska göras. Om undersökningen eller analysen av sådana fysiska bevis kan modifiera, ändra eller förstöra dem, ska förhandsgodkännande från de rättsliga myndigheterna krävas, utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning. Om ett sådant godkännande inte ges inom skälig tid, bör utredningsledaren ändå kunna genomföra undersökningen eller analysen. Om den rättsliga myndigheten har rätt att beslagta bevis bör utredningsledaren ha direkt och obegränsad tillgång till och rätt att använda sådana bevis.</p> <p>Om det under säkerhetsutredningens gång framkommer eller uppstår misstankar om att en olaglig handling enligt nationell lagstiftning, såsom nationell lagstiftning om olycksutredning, bidrog till olyckan eller det allvarliga tillbudet, ska utredningsledaren omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna om detta. Om inte annat följer av standard A2.1.14.1 ska den relevanta information som samlats in under säkerhetsutredningen omedelbart och på begäran delges dessa myndigheter, och relevant material får också överföras till dessa myndigheter. Förmedling av den informationen och det bevismaterialet ska inte påverka den befogenhet som myndigheten för säkerhetsutredning har att fortsätta säkerhetsutredningen i samordning med de myndigheter till vilka kontrollen över platsen kan ha överförts.</p>
12.3	A2.1.12.2	<p>De avtalslutande parterna ska se till att myndigheter för säkerhetsutredning, och andra myndigheter som kan förmodas delta i verksamhet i samband med säkerhetsutredningen, såsom rättsliga myndigheter, myndigheter för civil luftfart och räddningsmyndigheter, har arrangemang på förhand för samarbete.</p> <p> Dessa arrangemang ska respektera den säkerhetsutredande myndighetens oberoende och möjliggöra en skyndsam och effektiv teknisk undersökning. De bör i synnerhet täcka följande områden: Tillträde till olycksplatsen, bevarande av och tillgång till bevis, inledande och fortlöpande rapportering om de olika förfarandenas status, informationsutbyte, lämplig användning av säkerhetsinformation, konfliktlösning.</p>
13.1	A2.1.13.1	<p>Den avtalslutande part på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade ska vara ansvarig för att säkerställa en säker behandling av alla bevis och för att vidta alla rimliga åtgärder för att skydda sådana bevis och för att luftfartyget, dess innehåll och dess vrak hålls i säkert förvar under den tidsperiod som krävs för en säkerhetsutredning. Skydd av bevis ska innefatta bevarande, genom foton eller andra metoder, av bevis som kan komma att avlägsnas, utplånas, försvinna eller förstöras. Säkert förvar ska innefatta skydd mot ytterligare skada, tillträde av obehöriga, stöld och förstöring.</p>

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
13.2	A2.1.13.2	I avvaktan på säkerhetsutredarnas ankomst får ingen ändra på olycksplatsens skick, ta några prover från den, göra någon förflyttning av eller provtagning från luftfartyget, dess innehåll eller dess vrak, eller röra eller flytta på det, med undantag för sådana åtgärder som kan vara nödvändiga av säkerhetsskäl eller för att bistå skadade personer, eller om de myndigheter som har kontroll över platsen har gett uttryckligt tillstånd, om möjligt, i samråd med myndigheten för säkerhetsutredning.
13.3	A2.1.13.3	Alla inblandade personer ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att bevara dokument, material och registrerade uppgifter som har ett samband med händelsen, särskilt för att förhindra att registreringar av samtal och larm efter flygningen raderas.
14	A2.1.14.1	Känslig säkerhetsinformation ska inte göras tillgänglig eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredningen. Domstol eller den myndighet som är behörig att besluta om utlämnande av handlingar enligt nationell lagstiftning får besluta att fördelarna med att lämna ut känslig säkerhetsinformation för något ändamål som är tillåtet i lag uppväger de ogynnsamma inhemska och internationella följder som en sådan åtgärd kan ha för den aktuella säkerhetsutredningen eller framtida säkerhetsutredningar.
15.1	A2.1.15.1	Anställda vid den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning, eller varje annan person som anlitas för att delta i eller bidra till säkerhetsutredningen, ska vara bunden av tillämpliga regler om eller förfaranden för tystnadsplikt, vilket inbegriper skydd av anonymiteten för dem som är inblandade i en olycka eller ett tillbud, enligt tillämplig lagstiftning.
15.2	A2.1.15.2	Den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning ska överföra den information som den anser är relevant för att förebygga en olycka eller ett allvarligt tillbud till personer som ansvarar för tillverkning eller underhåll av luftfartyg eller luftfartsutrustning, samt till enskilda personer eller juridiska personer med ansvar för luftfartygs handhavande eller för utbildning av personalen
15.3	A2.1.15.3	Den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredningen ska lämna ut relevanta faktauppgifter som erhållits under säkerhetsutredningen till de nationella civila luftfartsmyndigheterna, med undantag för känslig säkerhetsinformation eller information som skulle ge upphov till en intressekonflikt. Den information de nationella civila luftfartsmyndigheterna tar emot ska skyddas i enlighet med de avtalslutande parternas tillämpliga lagstiftning.
15.4	A2.1.15.4	Den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning ska ha befogenhet att informera offren och deras anhöriga eller deras sammanslutningar, eller offentliggöra information om de faktiska iakttagelser som gjorts, säkerhetsutredningens fortskridande, eventuella preliminära rapporter eller slutsatser och/eller säkerhetsrekommendationer, under förutsättning att detta inte äventyrar säkerhetsutredningens syften och att det sker i full överensstämmelse med tillämplig lagstiftning i fråga om skydd av personuppgifter.
15.5	A2.1.15.5	Innan de uppgifter som avses i standard A2.1.15.4 offentliggörs ska den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning informera offren och deras anhöriga eller deras organisationer på ett sätt som inte äventyrar säkerhetsutredningens syften.
16.1	A2.1.16.1	Varje säkerhetsutredning ska redovisas i en rapport som ska utarbetas på ett sätt som är lämpligt i förhållande till olyckans eller det allvarliga tillbudets art och svårighetsgrad. I rapporten ska det anges att det enda syftet med säkerhetsutredningen är att förebygga framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar. Rapporten ska, om lämpligt, innehålla säkerhetsrekommendationer.
16.2	A2.1.16.2	I rapporten ska anonymiteten för varje enskild person som har varit inblandad i olyckan eller det allvarliga tillbudet skyddas.
16.3	A2.1.16.3	Om säkerhetsutredningar ger upphov till rapporter innan utredningen slutförts får myndigheten för säkerhetsutredning, innan rapporterna offentliggörs, begära in kommentarer från de berörda myndigheterna och innehavaren av certifikatet för typkonstruktion samt från den berörda tillverkaren och operatören. De ska vara bundna av de tillämpliga bestämmelserna om tystnadsplikt när det gäller samrådets innehåll.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
16.4	A2.1.16.4	Innan den slutliga rapporten offentliggörs får myndigheten för säkerhetsutredning begära in kommentarer från de berörda myndigheterna och innehavaren av certifikatet för typkonstruktion samt från den berörda tillverkaren och operatören, som ska vara bundna av de tillämpliga bestämmelserna om tystnadsplikt när det gäller samrådets innehåll. När sådana kommentarer begärs ska myndigheten för säkerhetsutredning följa internationella standarder och rekommenderade förfaranden.
16.5	A2.1.16.5	Känslig säkerhetsinformation ska bara tas med i en rapport om den är relevant för analysen av olyckan eller det allvarliga tillbudet. Information eller delar av informationen som inte är relevanta för analysen får inte lämnas ut.
16.6	A2.1.16.6	Myndigheten för säkerhetsutredning ska offentliggöra slutrapporten snarast möjligt och om möjligt inom tolv månader efter dagen för olyckan eller det allvarliga tillbudet.
16.7	A2.1.16.7	Om slutrapporten inte kan offentliggöras inom tolv månader, ska myndigheten för säkerhetsutredning lämna ett preliminärt utlåtande vid åtminstone varje årsdag efter olyckan eller det allvarliga tillbudet, i vilket utredningens fortskridande samt eventuella säkerhetsfrågor som uppkommit ska beskrivas.
16.8	A2.1.16.7	Myndigheten för säkerhetsutredning ska snarast möjligt översända en kopia av slutrapporterna och säkerhetsrekommendationerna till <ul style="list-style-type: none"> a) de berörda staternas myndigheter för säkerhetsutredning respektive för civil luftfart och till Icao, i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden, b) mottagarna av rapportens säkerhetsrekommendationer.
17.1	A2.1.17.1	Myndigheten för säkerhetsutredning ska i varje skede av säkerhetsutredningen och efter att ha konsulterat berörda parter, genom ett daterat följebrev till de berörda myndigheterna, inklusive myndigheter i tredjeländer, rekommendera de förebyggande åtgärder som den anser det vara nödvändigt att omedelbart vidta för att förbättra flygsäkerheten.
17.2	A2.1.17.2	En myndighet för säkerhetsutredning får även utfärda säkerhetsrekommendationer på grundval av studier eller analyser av en rad undersökningar, eller annan verksamhet som utförs.
17.3	A2.1.17.3	En säkerhetsrekommendation får inte under några omständigheter ge upphov till en presumtion om skuld eller ansvar för en olycka, ett allvarligt tillbud eller ett tillbud.
18.1	A2.1.18.1	Mottagaren av en säkerhetsrekommendation ska bekräfta mottagandet av följebrevet, samt inom 90 dagar från mottagandet av brevet underrätta den myndighet för säkerhetsutredning som har utfärdat rekommendationen om de åtgärder som adressaten har vidtagit eller överväger att vidta och, i tillämpliga fall, om den tid som krävs för att slutföra dem, och om inga åtgärder vidtas ange orsakerna till detta.
18.2	A2.1.18.2	Myndigheten för säkerhetsutredning ska inom 60 dagar från mottagandet av svaret underrätta mottagaren av säkerhetsrekommendationen om huruvida den anser att svaret är tillfredsställande eller ej samt lämna en motivering om den inte instämmer i beslutet att inte vidta någon åtgärd.
20	A2.1.20.1	1. EU:s och Israels lufttrafikföretag ska införa rutiner som gör det möjligt att <ul style="list-style-type: none"> a) så snart som möjligt ta fram en validerad förteckning, baserad på bästa tillgängliga uppgifter, över alla personer ombord, och b) omedelbart efter underrättelsen om att ett luftfartyg har råkat ut för en olycka ta fram en förteckning över farligt gods ombord.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		<p>2. För att passagerarnas anhöriga snabbt ska kunna få information om att deras anhöriga varit ombord på ett flygplan som varit inblandat i en olycka, ska lufttrafikföretagen erbjuda resenären möjligheten att ange namn och kontaktuppgifter på den person som ska kontaktas vid en eventuell olycka. Lufttrafikföretagen får endast använda dessa uppgifter om en olycka inträffar och de får inte lämnas vidare till en tredje part eller utnyttjas i kommersiellt syfte.</p> <p>3. Namnet på en person ombord får inte offentliggöras innan anhöriga till denna person har underrättats av de relevanta myndigheterna. Den förteckning som anges i punkt 1 a ska vara konfidentiell, i enlighet med relevant lagstiftning i den avtalsslutande parten, och namnen på de enskilda personer som finns upptagna på förteckningen ska, om inget annat framgår av denna lagstiftning, endast offentliggöras om de anhöriga till personerna ombord inte har motsatt sig detta.</p>
21	A2.1.21.1	<p>1. För att skapa mer heltäckande och enhetliga åtgärder vid olyckor, ska varje avtalsslutande part upprätta en beredskapsplan för luftfartsolyckor på nationell nivå. Denna beredskapsplan ska även omfatta stöd till offren för flygolyckor inom civil luftfart och deras anhöriga.</p> <p>2. Varje avtalsslutande part ska se till att varje lufttrafikföretag som etablerats på dess territorium har utarbetat en plan för stöd till offren för olyckor inom civil luftfart och deras anhöriga. Dessa planer bör särskilt beakta det psykologiska stödet till offren för olyckor inom civil luftfart och deras anhöriga och göra det möjligt för lufttrafikföretaget att hantera en stor olycka. Varje avtalsslutande part ska granska stödplanerna för de lufttrafikföretag som är etablerade på deras territorier.</p> <p>3. En avtalsslutande part som har ett särskilt intresse i en olycka som inträffat på dess territorium, till följd av dödsfall eller svåra skador som drabbat dess medborgare, ska ha rätt att utse en expert som ska vara berättigad att</p> <ol style="list-style-type: none"> besöka olycksplatsen, få tillgång till relevanta fakta, som har godkänts för offentligt utlämnande av den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning, samt till information om utredningens fortskridande, få en kopia av slutrapporten. <p>4. En expert som utsetts i enlighet med punkt 3 får, med förbehåll för tillämplig gällande lagstiftning, medverka vid identifiering av offer och delta i möten med överlevande från expertens stat.</p>
23	A2.1.23.1	De avtalsslutande parterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelse av standarder och krav rörande utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart, som anges i denna bilaga. De sanktioner som fastställs ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

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

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	A2.2.1.1	Syftet med detta direktiv är att bidra till att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa att relevant säkerhetsinformation rapporteras, samlas in, lagras, skyddas och sprids. Det enda syftet med rapportering av händelser är att förebygga olyckor och tillbud, inte att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor.
2	A2.2.2.1	Definitionerna i artikel 2 i förordning 2003/42/EG ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör rapportering av händelser inom civil luftfart och som anges i denna bilaga.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
3	A2.2.3.1	De standarder och krav som rör rapportering av händelser inom civil luftfart och som anges i denna bilaga ska tillämpas på händelser som utgör en fara eller som, om de inte åtgärdas, skulle utgöra en fara för luftfartyget, ombordvarande eller andra personer.
4.1	A2.2.4.1	De avtalsslutande parterna ska kräva att händelser rapporteras till de behöriga myndigheterna av varje person som är inblandad i händelsen eller av varje person som har licens enligt lagen om flygtrafiktjänster och av varje besättningsmedlem, även när denne inte var inblandad i händelsen.
5.1	A2.2.5.1	De avtalsslutande parterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska inrätta ett system för att samla in, utvärdera, bearbeta och lagra information om händelser som rapporterats.
5.2–3	A2.2.5.2	De behöriga myndigheterna ska lagra de insamlade rapporterna i sina databaser. Haverier och allvarliga tillbud ska också lagras i dessa databaser.
6	A2.2.6.1	Israel och medlemsstaterna ska delta i ett utbyte av relevant säkerhetsinformation. Den databas som används av Israel bör vara kompatibel med Ecaairs mjukvara.
8.1	A2.2.8.1	De avtalsslutande parterna ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig sekretess för den information som de erhåller enligt direktiv 2003/42/EG. De får endast använda denna information i enlighet med syftet med direktiv 2003/42/EG.
8.2	A2.2.8.2	Oavsett vilken typ av händelse och olycka eller allvarligt tillbud det är fråga om, och hur den klassificeras, får enskilda personers namn och adress aldrig registreras i den databas som avses i standard A2.2.5.2.
8.3	A2.2.8.3	Utan att det påverkar tillämpningen av tillämpliga straffrättsliga bestämmelser, ska de avtalsslutande parterna avstå från att inleda rättsliga förfaranden rörande oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelse som de får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för det nationella systemet för obligatorisk rapportering av händelser, utom i de fall det rör sig om grov oaktsamhet.
9	A2.2.9.1	Varje avtalsslutande part ska inrätta ett system med frivillig rapportering för att underlätta insamling av information om brister som eventuellt inte fångas upp av systemet med obligatorisk rapportering, men som uppfattas som faktiska eller potentiella risker.

DEL B: Flygledningstjänst

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

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
1.1 – 1.3	B.1.1.1	A	Syftet med initiativet till det gemensamma europeiska luftrummet är att förbättra de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, att bidra till en hållbar utveckling av lufttransportssystemet och att förbättra den övergripande kvaliteten på systemet för flygledningstjänsten (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i de avtalsslutande parterna, i syfte att tillgodose kraven från alla användare av luftrummet. Det gemensamma europeiska luftrummet ska omfatta ett sammanhängande alleuropeiskt nät av flygvägar, flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket uteslutande bygger på säkerhet samt effektivitetsrelaterade och tekniska hänsynstaganden till nytta för luftrummet användare. För att uppnå detta syfte fastställs genom förordning 549/2004 en harmoniserad rättslig ram för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
			<p>Tillämpningen av förordning 549/2004 och av de åtgärder som avses i grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet ska inte påverka de avtalsslutande parternas överhöghet över sitt luftrum och de avtalsslutande parternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor, enligt artikel 13. Förordning 549/2004 och de åtgärder som avses i grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet omfattar inte militära operationer och militär träning.</p> <p>Tillämpningen av förordning 549/2004 och av de åtgärder som avses i grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet ska inte påverka de avtalsslutande parternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart (<i>Chicagokonventionen</i>). Ytterligare ett mål i detta sammanhang är att bistå de avtalsslutande parterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i förordning 549/2004 och dess tillämpningsföreskrifter,</p>
2	B.1.2.1	A	Definitionerna i artikel 2 i förordning 549/2004 ska vara tillämpliga på de standarder och krav som rör flygledningstjänst och som anges i denna bilaga. Alla hänvisningar till medlemsstaterna ska anses som hänvisningar till de avtalsslutande parterna.
4.1	B.1.4.1	A	De avtalsslutande parterna ska tillsammans eller var för sig, antingen utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt förordning 549/2004 och enligt de åtgärder som avses i artikel 3 i förordning 549/2004.
4.2	B.1.4.2	A	De nationella tillsynsmyndigheterna ska vara oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster. Detta oberoende ska uppnås genom lämplig åtskillnad, åtminstone funktionellt sett, mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och dessa leverantörer.
4.3	B.1.4.3	A	De nationella tillsynsmyndigheterna ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt. Detta ska uppnås genom tillämpning av lämpliga förvaltnings- och kontrollmekanismer, också inom en avtalsslutande parts förvaltning. Detta ska dock inte hindra de nationella tillsynsmyndigheterna från att utföra sina uppgifter i enlighet med de organisationsregler som gäller för nationella civila luftfartsmyndigheter eller andra offentliga organ.
4.4	B.1.4.4	A	De avtalsslutande parterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna har nödvändiga resurser och nödvändig kapacitet för att kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt förordning 549/2004 på ett effektivt sätt utan dröjsmål.
9	B.1.9.1	A	De sanktioner som de avtalsslutande parterna ska fastställa för i första hand luftrumsanvändares och tjänsteleverantörers överträdelse av förordning 549/2004 och av de åtgärder som anges i grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.
10	B.1.10.1	A	De avtalsslutande parterna ska, i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, inrätta mekanismer för konsultation så att intressenter, inbegripet representativa yrkesorganisationer, på ett lämpligt sätt kan delta i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
11.1	B.1.11.1	A	För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner införas. Det ska omfatta följande: a) Nationella planer som inbegriper prestationsmål inom nyckelområdena (ur kvalitetshänseende) säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, för att säkra överensstämmelse med initiativet det gemensamma europeiska luftrummet. b) Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner.
11.2	B.1.11.2	A	I enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning 549/2004 får kommissionen utse Eurocontrol eller något annat opartiskt behörigt organ att agera som ett organ för prestationsgranskning. Organet för prestationsgranskning ska på de nationella tillsynsmyndigheternas begäran bistå dessa i genomförandet av prestationsystemet. Kommissionen ska se till att organet för prestationsgranskning agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.
11.3 b	B.1.11.3	A	De nationella planer som avses i standard B.1.11.1 ska upprättas av den nationella tillsynsmyndigheten och antas av den avtalsslutande parten. Dessa planer ska omfatta bindande nationella mål och en lämplig plan för stimulansåtgärder som ska godkännas av den avtalsslutande parten. Planerna ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumets användare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatsamordnare.
11.3 d	B.1.11.4	A	Referensperioden för prestationsystemet ska uppgå till minst tre och högst fem år. De avtalsslutande parterna och/eller de nationella tillsynsmyndigheterna ska under denna period, i den händelse att de nationella målen inte uppfylls, vidta de lämpliga åtgärder som de har utarbetat.
11.4	B.1.11.5	A	I prestationsystemet ska följande förfaranden ingå: a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, de avtalsslutande parterna och Eurocontrol. b) Urval av lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende i enlighet med Icaos dokument nr 9854 'Global Air Traffic Management Operational Concept', vilka överensstämmer med dem som identifierats i prestationssystemet i generalplanen för flygledningstjänsten, inbegripet säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, och vilka vid behov anpassats för att ta hänsyn till särskilda behov inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och relevanta mål för dessa områden, samt definition av en begränsad uppsättning centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten. c) Bedömning av de nationella prestationsmålen på grundval av den nationella planen. d) Övervakning av de nationella prestationsplanerna, inbegripet lämpliga varningsmekanismer.
11.5	B.1.11.6	A	Då prestationsystemet utarbetas ska det tas hänsyn till att flygtrafiktjänster en route, terminaltjänster och nätfunktioner skiljer sig från varandra och att detta bör beaktas, vid behov även vid kvalitetsmätningen.
11.6	B.1.11.7	A	Genomförandebestämmelserna avseende prestationsystem förtecknade i bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
13	B.1.13.1	A	<p>Grundförordningarna för det gemensamma europeiska luftrummet ska inte hindra de avtalsslutande parterna från att tillämpa sådana åtgärder som behövs för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen. Åtgärderna utgörs framför allt av sådana som är absolut nödvändiga</p> <ul style="list-style-type: none"> — för att i enlighet med Icaos regionala flygtrafikavtal övervaka det luftrum som medlemsstaterna ansvarar för, inbegripet förmågan att upptäcka, identifiera och bedöma alla luftfartyg som använder detta luftrum, för att försöka trygga flygsäkerheten och för att ingripa i syfte att trygga säkerhets- och försvarsbehov, — i händelse av allvarliga interna störningar som påverkar upprätthållandet av lag och ordning, — i händelse av krig eller allvarlig internationell spänning som innebär krigsfara, — för att en avtalsslutande part ska kunna uppfylla sina internationella skyldigheter avseende upprätthållandet av fred och internationell säkerhet, — för att genomföra militära operationer och träning, inbegripet nödvändiga möjligheter till övningar.

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

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
2.1–2.2	B.2.2.1	A	Den nationella tillsynsmyndigheten ska organisera lämpliga inspektioner och undersökningar för att säkerställa kontroll av överensstämmelsen med förordning 550/2004/EG, särskilt när det gäller en säker och effektiv drift av den verksamhet som utövas av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster för det luftrum som omfattas av den avtalsslutande partens ansvarsområde. Den berörda leverantören av flygtrafiktjänster ska underlätta detta arbete.
2.3	B.2.2.2	B	Överenskommelser om tillsyn som säkerställer inspektioner och undersökningar av leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i ett luftrumsblock ska ingås mellan länder som deltar i det luftrumsblocket.
2.4–2.6	B.2.2.3	A	Överenskommelser för att säkerställa tillsyn och övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster från länder som tillhandahåller tjänster med avseende på ett annat lands luftrum ska ingås mellan de berörda länderna. Överenskommelserna ska innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av de tillämpliga gemensamma kraven ska hanteras.
4		A	Genomförandebestämmelserna avseende flygsäkerhetskrav förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
7.1	B.2.7.1	A	Leverantörer av flygtrafiktjänster ska omfattas av certifiering i de avtalsslutande parterna.
7.3	B.2.7.2	A	Nationella tillsynsmyndigheter ska utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster om de är förenliga med förordning 1035/2011 och tillämplig nationell lagstiftning.
7.3	B.2.7.3	A	Certifikat får utfärdas för varje enskild flygtrafiktjänst som definieras i artikel 2 i förordning 549/2004 eller för ett paket av sådana tjänster.
7.3	B.2.7.4	A	Certifikaten ska regelbundet kontrolleras.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
7.4 + bilaga II	B.2.7.5	A	I certifikaten ska anges rättigheterna och skyldigheterna för leverantörer av flygtrafiktjänster, inklusive luftrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval, med särskilt beaktande av säkerheten. Certifieringen får endast omfattas av de villkor som anges i bilaga II till förordning 550/2004. Dessa villkor ska vara objektivt motiverade, icke-diskriminerande, proportionella och tydliga.
7.5	B.2.7.6	A	De avtalsslutande parterna får tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster utan certifikat förutsatt att flygplansrörelserna först och främst inte är allmän lufttrafik.
7.6	B.2.7.7	B	Utfärdandet av certifikaten till leverantörer av flygtrafiktjänster ska medföra att dessa har möjlighet att erbjuda sina tjänster till andra avtalsslutande parter, andra leverantörer av flygtrafiktjänster, användare av luftrummet och flygplatser inom de avtalsslutande parterna.
7.7	B.2.7.8	A	De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka att krav och villkor som är knutna till certifikaten uppfylls.
7.7	B.2.7.9	A	Om en nationell tillsynsmyndighet finner att innehavaren av ett certifikat inte längre uppfyller dessa krav eller villkor ska den vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls. Dessa åtgärder får omfatta återkallande av certifikatet.
7.8	B.2.7.10	B	En avtalsslutande part ska erkänna alla certifikat som utfärdats i en annan avtalsslutande part i enlighet med de standarder och lagstadgade krav som rör flygledningstjänst och som anges i denna bilaga.
8.1	B.2.8.1	A	De avtalsslutande parterna ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte ska de avtalsslutande parterna utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat i de avtalsslutande parterna.
8.2	B.2.8.2	B	Rättssystem ska inte förhindra tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster genom krav på att leverantörer av flygtrafikledningstjänster a) ägs av en viss stat eller dess medborgare, antingen direkt eller genom majoritetsägande, b) bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har sitt säte i den staten eller c) endast använder inrättningar i den staten.
8.3	B.2.8.3	A	De avtalsslutande parterna ska fastställa de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de tjänsteleverantörer som utnämns. Sådana skyldigheter får innehålla villkor för att i rätt tid tillhandahålla relevant information som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för.
8.4	B.2.8.4	A	De avtalsslutande parterna har handlingsfrihet att välja en tjänsteleverantör, på villkor att den senare uppfyller de standarder och lagstadgade villkor som rör flygledningstjänst och som anges i denna bilaga.
8.5	B.2.8.4	B	När det gäller funktionella luftrumsblock som inrättas i enlighet med artikel 9a och som sträcker sig över luftrum som faller under flera avtalsslutande parter ansvarområde ska de berörda avtalsslutande parterna gemensamt utse, i enlighet med artikel 8.1 i förordning 550/2004, en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, minst en månad före införandet av det funktionella luftrumsblocket.
9	B.2.9.1	A	De avtalsslutande parterna får utse en leverantör av flygvädertjänster att leverera alla eller delar av flygväderdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
9a.1	B.2.9a.1	B	De avtalsslutande parterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att införa funktionella luftrumsblock i syfte att uppnå erforderlig kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportsystemets övergripande kvalitet och en minskad miljöpåverkan. De avtalsslutande parterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra, särskilt avtalsslutande parter som inrättar angränsande funktionella luftrumsblock, för att säkerställa överensstämmelse med denna bestämmelse.
9a.2	B.2.9a.2	B	Funktionella luftrumsblock ska särskilt a) stödja sig på en flygsäkerhetsbevisning, b) möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena, c) säkerställa förenlighet med det europeiska flygvägsnätet som inrättats i enlighet med artikel 6 i förordningen om luftrummet, d) motiveras av det sammanlagda mervärdet, inbegripet optimal användning av tekniska och mänskliga resurser, grundat på lönsamhetsanalyser, e) säkerställa en löpande och flexibel överföring av ansvaret för flygkontrolltjänsten mellan flygtrafikledningsenheter, f) säkerställa förenlighet mellan de olika luftrumskonfigurationerna, bland annat genom att optimera de befintliga flyginformationsregionerna, g) uppfylla de villkor som härrör från regionala överenskommelser som har ingåtts inom Icao, h) respektera befintliga regionala avtal vid ikraftträdandet av förordning 550/2004, och i) underlätta förenlighet med prestationsmål.
9a.3	B.2.9a.3	B	Ett funktionellt luftrumsblock ska inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de avtalsslutande parter, och, i förekommande fall, de tredjeländer, som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i det funktionella luftrumsblocket. Före inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock ska berörd(a) avtalsslutande part(er) överlämna erforderliga uppgifter till de andra avtalsslutande parterna och till andra berörda parter och ge dem möjlighet att inkomma med synpunkter.
9a.4	B.2.9a.4	B	Om ett funktionellt luftrumsblock gäller luftrum som helt eller delvis omfattas av två eller fler avtalsslutande parters ansvarsområde ska det avtal genom vilket luftrumsblocket inrättas innehålla de nödvändiga bestämmelserna om det sätt på vilket blocket kan ändras och det sätt på vilket en avtalsslutande part kan träda ut ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang.
9a.5	B.2.9a.5	B	Vid problem mellan två eller flera avtalsslutande parter om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, får de berörda avtalsslutande parterna tillsammans överlämna ärendet till kommittén för det gemensamma luftrummet för yttrande. Yttrandet ska tillställas de berörda avtalsslutande parterna. Utan att det påverkar tillämpningen av standard B.2.9a.3 ska de avtalsslutande parterna ta hänsyn till det yttrandet för att finna en lösning.
10.1	B.2.10.1	A	Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade i de avtalsslutande parterna.
10.2	B.2.10.2	A	Leverantörer av flygtrafiktjänster ska formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka leverantörernas särskilda uppgifter och funktioner fastställs och som möjliggör ett utbyte av verksamhetsrelaterade uppgifter mellan alla tjänsteleverantörerna när det gäller allmän flygtrafik. Dessa överenskommelser skal anmälas till den berörda nationella tillsynsmyndigheten eller berörda myndigheter.
10.3	B.2.10.3	A	För tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster krävs de avtalsslutande parternas godkännande. För tillhandahållandet av flygvärdertjänster krävs de avtalsslutande parternas godkännande, om de har utsett en leverantör med ensamrätt i enlighet med standard B.2.9.1.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
11	B.2.10.4	A	De avtalsslutande parterna ska inom ramen för den gemensamma transportpolitiken vidta nödvändiga åtgärder för att se till att det mellan behöriga civila och militära myndigheter upprättas eller förnyas skriftliga överenskommelser eller likvärdiga juridiska överenskommelser avseende förvaltningen av särskilda luftrumsblock.
12.1	B.2.12.1	A	Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, oavsett form för ägande och rättslig form, utforma, inlämna till granskning och offentliggöra sina finansiella räkenskaper.
12.2	B.2.12.2	A	I varje fall ska leverantörer av flygtrafiktjänster offentliggöra en årsredovisning och regelbundet underställas en oberoende revision.
12.3	B.2.12.3	A	Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster ska leverantörer av flygtrafiktjänster identifiera och lämna upplysning om de kostnader och inkomster som härrör från flygtrafiktjänster, uppdelade i enlighet med det tillämpliga avgiftssystemet för flygtrafiktjänster och, vid behov, ge en sammanställd redovisning för tjänster som inte är flygtrafiktjänster på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om de berörda tjänsterna tillhandahölls av separata företag.
12.4	B.2.12.4	A	De avtalsslutande parterna ska utse behöriga myndigheter som ska ha rätt att ta del av räkenskaperna för de tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.
13.1	B.2.13.1	B	När det gäller allmän flygtrafik ska relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter utbytas i realtid mellan alla leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och flygplatser så att deras operativa behov kan underlättas. Uppgifterna ska användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.
13.2	B.2.13.2	B	Berörda myndigheter, certifierade leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och flygplatser ska beviljas tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter på ett icke-diskriminerande sätt.
13.3	B.2.13.3	B	Certifierade tjänsteleverantörer, användare av luftrummet och flygplatser ska fastställa standardvillkor för tillgång till andra relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter än sådana som avses i punkt 1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska godkänna dessa standardvillkor. Närmare föreskrifter för sådana villkor ska vid behov fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.
18.1–18.2	B.2.18.1	A	De avtalsslutande parternas tillsynsmyndigheter, i enlighet med partens nationella lagstiftning, och kommissionen får inte röja förtrolig information, särskilt om informationen avser leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden eller deras kostnadskomponenter. Detta ska inte påverka de avtalsslutande parternas eller kommissionens rätt röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter; ett sådant röjande ska vara proportionellt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras affärshemligheter.

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

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
1	B.3.1.1	A	Syftet är att inom den gemensamma transportpolitiken stödja ett koncept för ett stegvis mer integrerat operativt luftrum och att inrätta gemensamma förfaranden för utformning, planering och förvaltning som säkerställer att flygledningstjänsten fungerar effektivt och säkert. Användningen av luftrummet ska stödja driften av flygtrafiktjänster som en sammanhängande helhet i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004. Detta ska tillämpas på det luftrum inom Icao-regionerna Europa och Afrika där de avtalsslutande parterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster i enlighet med förordning 550/2004. De avtalsslutande parterna får också tillämpa förordning 551/2004 på det luftrum för vilket de ansvarar inom andra Icao-regioner på villkor att de informerar övriga avtalsslutande parter om detta.
3.1	B.3.3.1	B	De avtalsslutande parterna ska sträva efter att inrätta en gemensam europeisk övre flyginformationsregion (EUIR) som erkänns av Icao.
3.2	B.3.3.2	B	EUIR ska utformas så att den omfattar det luftrum som omfattas av de avtalsslutande parternas ansvar i enlighet med artikel 1.3 i förordning 551/2004 och den får även omfatta luftrum tillhörande tredjeländer i Europa.
3.3	B.3.3.3	B	Inrättandet av EUIR ska inte påverka de avtalsslutande parternas ansvar för utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster för luftrum som omfattas av deras ansvar i enlighet med standard B.2.8.1.
3.4	B.3.3.4	B	De avtalsslutande parterna ska behålla sitt ansvar gentemot Icao inom de geografiska gränserna för de övre flyginformationsregionerna och de flyginformationsregioner som Icao har tilldelat dem.
3a	B.3.3a.1	A	Genomförandebestämmelserna avseende digital luftfartsinformation förtecknade i bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
4	B.3.4.1	A	Genomförandebestämmelserna avseende trafikregler och luftrumsklassificering förtecknade i bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
6.1	B.3.6.1	A	Nätverket för flygledningstjänsten ska genom sina uppgifter möjliggöra optimerad användning av luftrummet och säkerställa att luftrumets användare kan trafikera förstahandsflygvägar, samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs. Dessa uppgifter ska inrikta sig på stöd till initiativ på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrumsblock och utföras med respekt för principen om åtskillnad mellan regleringsuppgifter och driftsmässiga uppgifter.
6.2	B.3.6.2	A	Uppgifter som utförs av nätverksförvaltaren vad avser flygvägsutformning och förvaltning av knappa resurser samt möjligheten att utse t.ex. Eurocontrol till nätverksförvaltare.
6.3	B.3.6.3	A	Kommissionen får, efter vederbörligt samråd med berörda parter inom näringslivet, utöka förteckningen över uppgifter i standard B.3.6.2 med ytterligare uppgifter. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av förordning 551/2004 genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
6.4	B.3.6.4	A	<p>Närmare bestämmelser för genomförandet av de åtgärder som avses i artikel 6 i förordningen om luftrummet (551/2004), med undantag för dem som avses i artikel 6.6–6.9 i förordning 551/2004, förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel, ska tillämpas. Genomförandebestämmelserna ska framför allt avse följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Samordningen och harmoniseringen av processer och förfaranden för att effektivisera förvaltningen av frekvenser för flyget, inbegripet framtagning av principer och kriterier. b) Den centrala uppgiften att samordna arbetet med att tidigt identifiera och tillgodose behoven av frekvenser inom de frekvensband som tilldelats den allmänna flygtrafiken i Europa, till stöd för utformningen och driften av det europeiska luftfartssystemet. c) Ytterligare uppgifter för nätverket för flygledningstjänsten, enligt definitionerna i generalplanen för flygledningstjänsten. d) Detaljerade arrangemang för beslutsfattande i samarbete mellan de avtalsslutande parterna, leverantörerna för flygtrafiktjänster och förvaltningen av lufttransportnätet. e) Förfaranden för samråd med berörda parter vid beslutsfattandet på både nationell och europeisk nivå. f) Arbetet med att mellan förvaltningen av lufttransportnätet och de nationella frekvensförvaltarna fördela uppgifter och ansvar inom det radiospektrum som av Internationella telekommunikationsunionen upplåtits för allmän flygtrafik, så det skapas garantier för att den nationella frekvensförvaltningen fortsätter sköta sådana uppgifter som inte påverkar nätet. I sådana fall som faktiskt påverkar nätet ska de nationella frekvensförvaltarna samarbeta med dem som ansvarar för förvaltningen av lufttransportnätet för att frekvenserna ska användas så ändamålsenligt som möjligt.
6.5	B.3.6.5	A	<p>Andra aspekter av luftrumets utformning än de som avses i artikel 6.2 i förordning 551/2004 ska behandlas på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrumsblock. Denna utformningsprocess ska beakta trafikbelastningar och komplexitet, nationella prestationsplaner eller prestationsplaner för funktionella luftrumsblock och ska inbegripa fullt samråd med relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet, och i förekommande fall, militära myndigheter.</p>
6.6	B.3.6.6	B	<p>De avtalsslutande parterna ska överlåta åt Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att, under vederbörlig tillsyn, förvalta flödesplaneringen.</p>
6.7	B.3.6.7	A	<p>Genomförandebestämmelserna avseende flödesplaneringen förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.</p>
7.1	B.3.7.1	A	<p>Med beaktande av hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade ska de avtalsslutande parterna säkerställa en enhetlig tillämpning inom det gemensamma europeiska luftrummet av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av Icao och utarbetats av Eurocontrol för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.</p>
7.3	B.3.7.2	A	<p>Genomförandebestämmelserna avseende flexibel användning av luftrummet förtecknade i bilaga IV till Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.</p>

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
8.1	B.3.8.1	A	Om tillämpningen av artikel 7 i förordning 551/2004 ger upphov till betydande operativa svårigheter får de avtalsslutande parterna tillfälligt upphäva en sådan tillämpning under förutsättning att de utan dröjsmål informerar den gemensamma kommittén.
8.2	B.3.8.2	A	Efter det att ett tillfälligt upphävande har införts får justeringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med artikel 7.3 i förordning 551/2004 utarbetas för det lufttrum som den berörda avtalsslutande parten ansvarar för.

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

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
1 + bilaga I	B.4.1.1	A	Inom ramförordningens räckvidd omfattar förordning 552/2004 driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Förordning 552/2004 ska tillämpas på de system, komponenter och därmed förbundna förfaranden som fastställs i bilaga I till den förordningen. Målet är att uppnå driftskompatibilitet mellan de olika systemen, komponenterna och därmed förbundna förfaranden för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, med beaktande av relevanta internationella regler, samt att säkerställa ett samordnat och snabbt införande av nya överenskomna, godkända system för drift och teknik inom flygledningstjänst.
2 + bilaga II	B.4.2.1	A	Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter och därmed förbundna förfaranden ska uppfylla de grundläggande kraven. De grundläggande kraven återges i bilaga II till förordning 552/2004.
3	B.4.3.1	A	Genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet förtecknade i bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas. System, komponenter och därmed förbundna förfaranden ska stå i överensstämmelse med de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet under hela den tid som de är i drift. Genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet ska särskilt omfatta a) fastställande av eventuella specifika krav som kompletterar eller vidareutvecklar de grundläggande kraven, i synnerhet i fråga om flygsäkerhet, sammanhängande drift och prestanda, och/eller b) i förekommande fall beskrivning av eventuella specifika krav som kompletterar eller vidareutvecklar de grundläggande kraven, i synnerhet med avseende på ett samordnat införande av nya, överenskomna godkända system för drift och teknik, och/eller c) fastställande av komponenterna när system behandlas, och/eller d) beskrivning av de specifika förfarandena för överensstämmelsebedömning, i förekommande fall med deltagande av anmälda organ som avses i artikel 8 i förordning 552/2004, på grundval av de moduler som fastställs i beslut 93/465/EEG, vilka ska användas för att bedöma komponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt kontrollen av system, och/eller e) specificering av villkoren för genomförande, eventuellt tillsammans med det datum då alla relevanta aktörer måste uppfylla dem.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
			<p>I syfte att finna den mest hållbara lösningen och upprätthålla en överenskommen, hög säkerhetsnivå, ska, när genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet utarbetas, antas och ses över, hänsyn tas till de beräknade kostnaderna för och fördelarna med de tekniska lösningar som gör det möjligt att följa dessa bestämmelser. En bedömning av kostnaderna för och fördelarna med dessa lösningar för alla berörda aktörer ska bifogas varje utkast till genomförandebestämmelse för driftskompatibilitet.</p> <p>Genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.</p>
4.2		A	<p>De grundläggande kraven och/eller genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska förutsättas vara uppfyllda för de system, och därmed förbundna förfaranden, eller komponenter som uppfyller de relevanta gemenskapsspecifikationer vars referensnummer har offentliggjorts i <i>Europeiska unionens officiella tidning</i>.</p>
5 + bilaga III	B.4.5.1	A	<p>Komponenter ska åtföljas av en EG-försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet. Uppgifterna i denna försäkrans anges i bilaga III till förordning 552/2004.</p> <p>Tillverkaren eller dennes i de avtalslutande parterna etablerade befullmäktigade företrädare ska genom EG-försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet garantera och försäkra att han har tillämpat bestämmelserna i de grundläggande kraven och i de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.</p> <p>De grundläggande kraven och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska förutsättas vara uppfyllda för de komponenter som åtföljs av EG-försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet.</p> <p>I de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska det vid behov fastställas vilka uppgifter som ska utföras av det anmälda organ som avses i artikel 8 i förordning 552/2004 i samband med bedömningen av komponenters överensstämmelse eller lämplighet.</p>
6 + bilaga IV	B.4.6.1	A	<p>Systemen ska omfattas av en EG-kontroll, som ska genomföras av leverantören av flygtrafiktjänster i enlighet med de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, för att se till att de uppfyller de grundläggande kraven i förordning 552/2004 och genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet när de införlivas med det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Innan ett system tas i bruk, ska den relevanta leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkrans om kontroll som bekräftar överensstämmelse, och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med ett tekniskt dokument. Uppgifterna i denna försäkrans och i det tekniska dokumentet anges i bilaga IV till förordning 552/2004. Den nationella tillsynsmyndigheten får begära ytterligare information som är nödvändig för att övervaka denna överensstämmelse.</p> <p>I de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet ska det i förekommande fall fastställas vilka uppgifter som de anmälda organ som avses i artikel 8 i förordning 552/2004 ska utföra i samband med kontrollen av systemen.</p> <p>EG-försäkrans om kontroll ska inte påverka bedömningar som den nationella tillsynsmyndigheten kan behöva genomföra av andra orsaker än driftskompatibilitet.</p>
6a	B.4.6a.1	A	<p>Ett certifikat som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet och som gäller komponenter eller system ska, vid tillämpning av artiklarna 5 och 6 i förordning 552/2004, anses utgöra en EG-försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet, eller en EG-försäkrans om kontroll, om det styrker överensstämmelse med de grundläggande kraven i förordning 552/2004 och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.</p>

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
7.1	B.4.7.1	A	Om en nationell tillsynsmyndighet konstaterar att a) en komponent som åtföljs av en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, eller b) ett system som åtföljs av en EG-försäkran om kontroll inte uppfyller de grundläggande kraven och/eller de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet, ska den, med hänsyn till behovet att garantera flygsäkerhet och kontinuitet av driften, vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa användningsområdet för den berörda komponenten eller det berörda systemet eller för att förbjuda dess användning av de enheter som faller under myndighetens ansvar.
8.1	B.4.8.1	A	De avtalsslutande parterna ska till den gemensamma kommittén anmäla de organ som de har utnämnt för att utföra uppgifter i samband med den bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som avses i artikel 5 i förordning 552/2004 och/eller den kontroll som avses i artikel 6 i förordning 552/2004, med angivande av varje organs ansvarsområde och det identifikationsnummer som de erhållit av kommissionen.
8.2	B.4.8.2	A	De avtalsslutande parterna ska tillämpa kriterierna i bilaga V till förordning 552/2004 vid bedömningen av vilka organ som ska anmälas. De organ som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder ska anses uppfylla dessa kriterier.
8.3 + bilaga V	B.4.8.3	A	De avtalsslutande parterna ska återkalla anmälan av ett anmält organ som inte längre uppfyller kriterierna i bilaga V till förordning 552/2004. De ska omedelbart underrätta den gemensamma kommittén om detta.
8.4	B.4.8.4	A	Utan att det påverkar tillämpningen av kraven i artikel 8.1, 8.2 och 8.3 i förordning 552/2005 får de avtalsslutande parterna besluta att utnämna organisationer som erkänts i enlighet med artikel 3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster som anmälda organ.

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

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
3	B.5.3.1	A	Definitionerna i artikel 3 da, 3 e, 3 f, 3 g, 3 q, 3 r, 3 s i förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, ska vara tillämpliga på de standarder och krav som rör flygledningstjänst och som anges i denna bilaga. Alla hänvisningar till medlemsstaterna ska anses som hänvisningar till de avtalsslutande parterna.
8b.1	B.5.8b.1	A	Tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster ska uppfylla de grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
8b.2	B.5.8b.2	A	Leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänst/-flygtrafiktjänster ska inneha ett certifikat i enlighet med förordning 1035/2011 och tillämplig nationell lagstiftning. Certifikatet ska utfärdas när leverantören har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med leverantörens rättigheter. De rättigheter som beviljas och omfattningen på de tjänster som tillhandahålls ska anges i certifikatet.
8b.3	B.5.8b.3	A	Genom undantag från standard B.5.8b.2 kan medlemsstaterna besluta att leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster tillåts att deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls.
8b.4	B.5.8b.4	B	De åtgärder som avses i standard B.5.8b.6 får omfatta ett krav på certifiering av organisationer som bedriver konstruktion, tillverkning och underhåll av säkerhetskritiska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster. Certifikatet för sådana organisationer ska utfärdas när de har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. De rättigheter som beviljas ska anges i certifikatet.
8b.5	B.5.8b.5	A	De åtgärder som avses i standard B.5.8b.6 får omfatta ett krav på certifiering, eller alternativt, ett godkännande av den leverantör som tillhandahåller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, för säkerhetskritiska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster. Certifikaten eller godkännandena för sådana system och komponenter ska utfärdas när den sökande har visat att systemet, delarna och anordningarna uppfyller de detaljerade specifikationer som är fastställda för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i standard B.5.8b.1.
8b.6	B.5.8b.6	A	De genomförandeåtgärder avseende flygledningstjänst/flygtrafiktjänst som avses i artikel 8b.6 i förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, och som förtecknas i bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
8c.1	B.5.8c.1	A	Flygledare och personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av flygledare ska uppfylla de relevanta grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
8c.2	B.5.8c.2	A	Flygledare ska inneha ett certifikat och ett medicinskt intyg som är lämpliga för den tjänst som tillhandahålls.
8c.3	B.5.8c.3	A	Det certifikat som avses i standard B.5.8c.2 ska endast utfärdas när den sökande visar att han eller hon uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande krav avseende teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter, språkkunskaper och erfarenhet som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
8c.4	B.5.8c.4	A	Det medicinska intyg som avses i standard B.5.8c.2 ska endast utfärdas när flygledaren uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav avseende medicinsk lämplighet som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009. Det medicinska intyget kan utfärdas av flygläkare eller av flygmedicinska centrum.
8c.5	B.5.8c.5	A	De behörigheter som flygledaren har fått och omfattningen av certifikatet och det medicinska intyget ska anges i respektive handling.
8c.6	B.5.8c.6	A	Förmågan hos organisationer som bedriver flygledarutbildning, flygläkare och flygmedicinska centrum att fullgöra det ansvar som sammanhänger med deras rättigheter när det gäller utfärdande av certifikat och medicinska intyg, ska erkännas genom att ett certifikat utfärdas.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Kategori (antingen avsnitt A eller avsnitt B i del B i bilaga IV)	Standard
8c.7	B.5.8c.7	A	Ett certifikat ska utfärdas för organisationer som bedriver flygledarutbildning, för flygmedicinska undersökningsläkare och för flygmedicinska centrum för flygledare som har visat att de följer de bestämmelser som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009. De rättigheter som certifikatet innebär ska anges i detta.
8c.8	B.5.8c.8	A	Personer med ansvar för att tillhandahålla praktisk utbildning eller bedöma flygledares färdigheter ska inneha ett certifikat. Certifikatet ska utfärdas när den berörda personen har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009. De rättigheter som certifikatet innebär ska anges i detta.
8c.9	B.5.8c.9	A	Utbildningshjälpmedel för simulering ska uppfylla de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb i förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
8c.10	B.5.8c.10	A/B ⁽¹⁾	De genomförandeåtgärder som avses i artikel 10 i förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, och som förtecknas i bilaga IV till Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel ska tillämpas.
Bilaga Vb.1	B.5.Vb.1	A	a) Alla luftfartyg, förutom de som är verksamma inom de aktiviteter som nämns i artikel 1.2 a i förordning 216/2008, ska under alla skeden av en flygning eller på ett färdområde på en flygplats användas i enlighet med gemensamma tillämpliga operativa bestämmelser och alla eventuella tillämpliga procedurer som fastställts för användning av det luftrummet. b) Alla luftfartyg, förutom de som är verksamma inom aktiviteter som nämns i artikel 1.2 a i förordning 216/2008, ska vara utrustade med de komponenter som krävs och användas i enlighet med det. Komponenter som används inom systemet för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster ska också uppfylla kraven i bilaga Vb.3 till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009.
Bilaga Vb.2	B.5.Vb.2	A	De grundläggande kraven i bilaga Vb.2 till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, ska tillämpas.
Bilaga Vb.3	B.5.Vb.3	A	De grundläggande kraven i bilaga Vb.3 till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, ska tillämpas.
Bilaga Vb.4	B.5. Vb.4	A/B ⁽¹⁾	De grundläggande kraven i bilaga Vb.4 till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, ska tillämpas.
Bilaga Vb.5	B.5.Vb.5	A	De grundläggande kraven i bilaga Vb.5 till förordning 216/2008, ändrad genom förordning 1108/2009, ska tillämpas.

⁽¹⁾ Bestämmelser som härrör från Icaos standardbestämmelser och rekommendationer ska klassificeras som kategori A. Alla andra bestämmelser ska klassificeras som kategori B.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
3	C.1.3.1	De avtalsslutande parterna ska se till att det finns behöriga myndigheter som ska ansvara för frågor som rör införandet av driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen av bullerskäl.
4	C.1.4.1	De avtalsslutande parterna ska göra en god avvägning då de hanterar bullerproblem vid flygplatser inom deras respektive territorier. De kan också överväga ekonomiska stimulansåtgärder som en åtgärd för bullerbekämpning.
	C.1.4.2	När de behöriga myndigheterna överväger att införa driftsrestriktioner, ska de väga in de kostnader och den nytta man kan räkna med att de olika åtgärderna leder till, samt beakta de speciella förhållanden som kan råda vid enskilda flygplatser.
	C.1.4.3	Åtgärder eller åtgärdspaket som genomförs får inte innebära större inskränkningar än vad som krävs för att uppnå de miljömål som satts upp för en enskild flygplats. Åtgärderna får inte innebära att vissa lufttrafikföretag eller tillverkare av luftfartyg diskrimineras eller att de diskrimineras på grund av att de kommer från vissa stater.
	C.1.4.4	Driftsrestriktioner som utgår från prestanda ska basera sig på luftfartygets bullerprestanda så som den definieras i det certifieringsförfarande som fastställs i volym 1 i bilaga 16 till konventionen om internationell luftfart.
5 + bilaga II (1–3)	C.1.5.1	När ett beslut övervägs ska de uppgifter som anges i punkterna 1, 2 och 3 i bilaga II till direktiv 2002/30/EG beaktas i så stor utsträckning som det är lämpligt och möjligt för de aktuella driftsrestriktionerna och förhållandena på flygplatsen.
7	C.1.7.1	Regler för bedömning av driftsrestriktioner ska inte tillämpas på a) driftsrestriktioner som redan beslutats den dag denna standard genomfördes i enlighet med ett beslut om godkännande fattat av den gemensamma kommittén i enlighet med bilaga II.5 i Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan EU och Israel, b) mindre tekniska ändringar av flygrestriktioner som gäller under vissa tider, förutsatt att ändringarna inte har någon betydande inverkan på kostnaderna för de flygbolag som använder den aktuella flygplatsen och att de har införts efter den tidpunkt då standarden genomfördes enligt ovan.
9	C.1.9.1	I vissa fall får de avtalsslutande parterna, vid flygplatser inom deras territorier, tillåta enskilda operationer med luftfartyg som inte kan vidtas med stöd av övriga bestämmelser i direktiv 2002/30/EG i fall som rör a) luftfartyg vars operationer är så exceptionella att det skulle vara orimligt att vägra göra ett tillfälligt undantag, b) luftfartyg som används för icke-kommersiella flygningar för ändringar, reparationer och underhåll.
10	C.1.10.1	De avtalsslutande parterna ska, för tillämpningen av driftsrestriktioner, se till att förfaranden för samråd med berörda parter inrättas i enlighet med tillämplig nationell lag.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
11	C.1.11.1	En avtalsslutande part ska skyndsamt underrätta den andra avtalsslutande parten om alla nya driftsrestriktioner som den har beslutat att införa på en flygplats på sitt territorium.
12	C.1.12.1	De avtalsslutande parterna ska se till att beslut som rör driftsrestriktioner kan överklagas till en annan instans än den myndighet som fattat det ifrågasatta beslutet, varvid överklagandet ska ske i enlighet med nationell lagstiftning och nationella förfaranden.
Bilaga II (1–3)		Information som avses i standard C.1.5.1.

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

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

DEL D: Lufttrafikföretags skadeståndsansvar

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

Artikel nr	Standard nr	Standard
2.1 a, 2.1 c–g	D.1.2.1	Definitionerna i artikel 2 ska vara tillämpliga på de lagstadgade krav och standarder som rör lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor och som anges i denna bilaga.

Artikel nr	Standard nr	Standard
3	D.1.3.1	Montrealkonventionen 1999 tillämpas av de avtalsslutande parterna, även på inhemska flygningar.
5	D.1.5.1	De avtalsslutande parterna ska se till att lufttrafikföretagen gör sådana förskottsutbetalningar till den skadeståndsberättigade fysiska personen som kan behövas för att tillgodose dennes omedelbara ekonomiska behov i proportion till dennes umbäranden.
6	D.1.6.1	De avtalsslutande parterna ska säkerställa alla lufttrafikföretag ser till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar gentemot passagerare och deras bagage görs tillgänglig för passagerarna, på alla försäljningsställen.

DEL E: Konsumenters rättigheter

E.1: Direktiv 90/314/EEG om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	E.1.1.1	Inbördes närmande av de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar om resepaket som säljs eller bjuds ut till försäljning inom de avtalsslutande parternas territorium.
2	E.1.2.1	<p>Definitionerna i artikel 2 i direktiv 90/314/EG ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som anges i denna bilaga. Vid tillämpningen av denna bilaga ska följande definition av <i>resepaket</i> gälla:</p> <p><i>Resepaket</i>: en i förväg ordnad kombination av minst två av följande komponenter som säljs eller bjuds ut till försäljning till ett totalpris:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Transport. b) Inkvartering. c) Andra turisttjänster som inte är direkt knutna till resan eller inkvarteringen och som utgör en väsentlig del av paketerbudandet. <p>Att olika delar i samma resepaket debiteras separat befriar inte arrangören eller återförsäljaren från skyldigheterna enligt denna bilaga.</p>
3	E.1.3.1	<p>Arrangörer och återförsäljare måste lämna fullständig och korrekt information. Om en broschyr tillhandahålls konsumenten ska den på ett läsligt, begripligt och korrekt sätt innehålla såväl uppgift om priset som adekvat information om</p> <ul style="list-style-type: none"> a) resmål och transportmedel som används samt transportmedlets typ och standard, b) typ av inkvartering, var inkvarteringen är belägen, kategori eller standard och utmärkande drag samt dess turistklassificering, c) vilka måltider som ingår, d) resrutt, e) allmän information om pass- och visumkrav och om hälsoformaliteter för resan och under vistelsen på resmålet, f) antingen det belopp eller den procentandel av priset som ska betalas vid anmälan samt den eller de tidpunkter då resterande del av priset ska betalas, g) huruvida det krävs att ett visst minsta antal personer anmäler sig för att resepaketet ska genomföras och när konsumenten i så fall senast skall informeras om att det ställts in.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		<p>Uppgifterna i broschyren är bindande såvida inte</p> <ul style="list-style-type: none"> — konsumenten, innan avtal träffas, tydligt och klart informeras om ändringar i uppgifterna i broschyren. I detta fall ska broschyren innehålla uppgift om att ändringar kan komma att ske, — ändringar genomförs senare som följd av en överenskommelse mellan parterna.
4.1, 4.2	E.1.4.1	<p>Arrangören och/eller återförsäljaren ska, innan avtalet ingås, skriftligen eller i annan lämplig form lämna konsumenten allmän information om pass- och viseringsbestämmelser. Särskilt gäller detta upplysningar om hur lång tid det tar att erhålla pass och visering. Information ska även lämnas om de hälsoformaliteter som krävs för resan och vistelsen på resmålet.</p> <p>Likaså ska arrangören och/eller återförsäljaren i god tid före avresan skriftligen eller i annan lämplig form informera konsumenten om följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Tid och plats för uppehåll under resan samt anslutande transporter liksom om platsreservation etc., t.ex. hytt eller sovplats på båt eller tåg. ii) Namn, adress och telefonnummer till arrangörens eller återförsäljarens lokala representant eller om sådan inte finns till lokala organ som en konsument kan kontakta om han behöver hjälp. <ul style="list-style-type: none"> Om det inte finns några sådana lokala representanter eller organ måste konsumenten i varje fall få ett telefonnummer att användas i en nödsituation eller någon annan form av information som gör det möjligt för honom att kontakta arrangören eller återförsäljaren iii) När det gäller minderårigas resor eller utlandsvistelser, information som möjliggör direktkontakt med barnet eller med ansvarig person där barnet vistas. <p>Beroende på typ av resepaket ska avtalet innehålla följande grundläggande villkor, om de är relevanta för det resepaketet det gäller:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Resmål och, om vistelse under viss tid ingår, datum för denna. b) Transportmedel, dess typ och standard samt datum, tid och plats för avresa och återkomst. c) Om resepaketet även omfattar inkvartering: dennas belägenhet, kategori eller standard samt utmärkande kännetecken, att inkvarteringen är godkänd enligt värdstatens officiella regler samt vilka måltider som ingår. d) Om det krävs att ett visst minsta antal personer anmäler sig för att resepaketet ska genomföras och, om så är fallet: senaste dag för meddelande till konsumenten att resepaketet inställts. e) Resrutt. f) Besök, utflykter eller andra tjänster som ingår i det avtalade totalpriset för resepaketet. g) Namn och adress till arrangören, återförsäljaren och i förekommande fall till försäkringsbolaget. h) Priset för resepaketet, uppgift om möjligheten av prisändringar enligt standard E.1.4.2 och uppgift om skatter och avgifter för vissa tjänster (start- och landningsavgifter i hamnar och på flygplatser, turistskatter) om sådana kostnader inte ingår i priset. i) Betalningsplan och betalsätt. j) Speciella önskemål som konsumenten har meddelat arrangören eller återförsäljaren när han gjorde bokningen och som båda parter har godtagit. k) Den tidsperiod inom vilken konsumenten måste framställa klagomål över brister i fullgörande av avtalet. <p>Samtliga avtalsvillkor ska vara skriftliga eller utformade på något annat för konsumenten begripligt och lättillgängligt sätt, och han ska få del av dem innan avtalet ingås. Konsumenten ska få en kopia av avtalsvillkoren.</p>

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
4.4	E.1.4.2	<p>Det avtalade priset får inte ändras såvida inte avtalet uttryckligen medger en ändring uppåt eller nedåt och exakt anger hur prisändringen ska beräknas och då endast när det gäller variationer i</p> <ul style="list-style-type: none"> — transportkostnader, inklusive bränslekostnader, — skatter och avgifter för vissa tjänster, t.ex. landningsskatter eller start- och landningsavgifter i hamnar eller på flygplatser, — de växlingskurser som används i samband med det resepaketet det gäller, — kostnader för hotellvistelse. <p>Under en fast tidsperiod som ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning och som föregår det angivna avresedatumet, får det pris som anges i avtalet inte höjas, förutsatt att konsumenten har betalat fullt pris för resepaketet.</p>
4.5	E.1.4.3	<p>I händelse av ändring i väsentliga avtalsvillkor före avresan ska konsumenten ha rätt</p> <ul style="list-style-type: none"> — att antingen utan ersättningskyldighet häva avtalet, eller — att acceptera ett tilläggsavtal som specificerar ändringarna och hur dessa påverkar priset.
4.6	E.1.4.4	<p>Om resepaketet ställs in före avtalat avresedatum av någon orsak som inte kan tillskrivas konsumenten ska konsumenten ha rätt att</p> <ol style="list-style-type: none"> a) antingen delta i ett annat resepaket av motsvarande eller högre kvalitet om arrangören eller återförsäljaren kan erbjuda honom ett sådant. Om det erbjudna paketet är av lägre kvalitet ska arrangören återbetala konsumenten mellanskillnaden, eller b) så snart som möjligt få tillbaka hela det belopp han betalat enligt avtalet. <p>I sådant fall ska han, om det är skäligt, ha rätt till gottgörelse från antingen arrangören eller återförsäljaren beroende på vad som krävs enligt ifrågavarande medlemsstats lagstiftning, utom om</p> <ol style="list-style-type: none"> i) resepaketet har ställts in på grund av för få anmälningar, och konsumenten inom den tid som anges i beskrivningen av resepaketet fått skriftligt meddelande om att det är inställt, eller ii) resepaketet ställs in på grund av force majeure (dock inte överbokning), dvs. extraordinära händelser som inte kan förutses och som den part som åberopar dem inte kan påverka och vars följder inte kan undvikas även med vederbörlig aktsamhet.
4.7	E.1.4.5	<p>Om det efter avresan visar sig att en väsentlig del av de avtalade tjänsterna inte tillhandahålls, eller om arrangören inser att han inte kan tillhandahålla en väsentlig del av de avtalade tjänsterna ska konsumenten ha rätt till följande:</p> <p>Lämpliga alternativa åtgärder för fortsättningen av resepaketet utan ytterligare kostnader och om så är skälig gottgörelse för mellanskillnaden mellan de avtalade tjänsterna och de som faktiskt tillhandahållits</p> <p>Om det är omöjligt att vidta sådana åtgärder eller om dessa på goda grunder inte accepteras av konsumenten, ska arrangören om så är lämpligt utan kostnad för konsumenten tillhandahålla likvärdig transport till platsen för avresan eller till någon annan plats som konsumenten godtar och ska där så är lämpligt gottgöra konsumenten för detta.</p>

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
5.1	E.1.5.1	De avtalsslutande parterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att den arrangör och/eller återförsäljare som är part i avtalet är ansvarig för att åtagandena enligt avtalet fullgörs på ett korrekt sätt, oavsett om dessa ska fullgöras av arrangören eller återförsäljaren eller av andra leverantörer av tjänster. Detta ansvar ska inte inverka på arrangörens eller återförsäljarens rätt att kräva ersättning av dessa övriga leverantörer av tjänster
5.2–5.4	E.1.5.2	Konsumenten ska ha rätt till ersättning om avtalet inte fullgörs eller vid felaktigt utförande av avtalet såvida inte vissa villkor som anges i direktiv 90/314/EG är uppfyllda. Arrangören och/eller återförsäljaren ska omedelbart bistå en konsument i svårigheter även om arrangören eller återförsäljaren inte är ansvarig för skadan av den anledningen att avtalsbrottet har orsakats av tredje man utan anknytning till de avtalade tjänsterna och det därför inte har kunnat förutses eller undvikas, eller därför att avtalsbrottet beror på force majeure enligt definitionen i standard E.1.4.4 eller på en händelse som arrangören och/eller återförsäljaren inte kunnat förutse eller undvika även om de iakttagit vederbörlig aktsamhet.
6	E.1.6.1	Vid reklamation måste arrangören eller återförsäljaren omedelbart försöka lösa problemet på lämpligt sätt

E.3: Förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	E.3.1.1	Fastställande av minimirättigheter för flygpassagerare i följande fall: a) Nekad ombordstigning mot deras vilja. b) Inställd flygning. c) Försenad flygning.
2	E.3.2.1	Definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 261/2004 ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, och som anges i denna bilaga.
3.2–3.3	E.3.3.1	De lagstadgade kraven och standarderna ska tillämpas under förutsättning att passagerarna a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 261/2004, har checkat in — på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg och det visats att passageraren har mottagit en underrättelse eller, om ingen tid har angetts, — senast inom en fast tidsperiod före angiven avgångstid, vilken tidsperiod ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning, eller b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		De lagstadgade kraven och standarderna ska inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpreis som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. De ska emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.
4.1	E.3.4.1	När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas ska det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga ska få assistans i enlighet med artikel 8 i förordning 261/2004. Denna assistans ska ges utöver de förmåner som nämns i denna standard.
4.2	E.3.4.2	Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med platsreservationer ska kunna komma med på flygningen, får lufttrafikföretaget mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning.
4.3	E.3.4.3	Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget kompensera dem och erbjuda dem assistans (passagerarna ska erbjudas att välja mellan återbetalning av inköpspriset för biljetten samt dessutom, i relevanta fall, en returflygning, eller en ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång, måltider och förfriskningar, två telefonsamtal, fax eller e-postmeddelanden, hotellrum, om nödvändigt, och transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten), i enlighet med relevant lagstiftning i den avtalsslutande parten.
5.1	E.3.5.1	Vid inställd flygning ska de berörda passagerarna a) erbjudas assistans av det lufttrafikföretag som utför flygningen (i. val mellan återbetalning av inköpspriset för biljetten samt dessutom, i relevanta fall, en returflygning, eller en ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång, och ii. vid ombokning erbjudas måltider och förfriskningar och två telefonsamtal, fax eller e-postmeddelanden samt hotellrum, om nödvändigt, och transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten) och b) ha rätt till kompensation av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida de inte i god tid före den tidtabellsenliga avgångstiden (en fast tidsperiod som ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning) underrättas om att flygningen är inställd eller underrättas vid ett senare tillfälle och erbjuds ombokning så att de kan avresa och nå sin slutliga bestämmelseort inom en fast tidsperiod (nära den tidtabellsenliga avrese- och ankomsttiden) som ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning.
5.2	E.3.5.2	När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, ska en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.
5.3	E.3.5.3	Lufttrafikföretaget som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
5.4	E.3.5.4	Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett ska åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.
6	E.3.6.1	När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden med två timmar eller mer, ska lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna assistans (måltider och förfriskningar och två telefonsamtal, fax eller e-postmeddelanden). Om förseningen är åtminstone fem timmar får passageraren välja mellan att vänta på den ursprungliga bokade flygningen eller återbetalning av inköpspriset för biljetten samt dessutom, i relevanta fall, en returflygning samt ytterligare assistans i form av hotellrum då övernattning under en eller flera nätter blir nödvändig, samt transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
7	E.3.7.1	<p>Vid rätt till kompensation, ska passagerare få kompensation som uppgår till</p> <p>a) 1250 NIS eller 250 euro för alla flygningar på högst 2 000 kilometer,</p> <p>b) 2000 NIS eller 400 euro för flygningar mellan 2 000 och 4 500 kilometer,</p> <p>c) 3000 NIS eller 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a eller b.</p> <p>När avståndet beräknas ska utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.</p> <p>När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen med en viss (kort) fast tidsperiod som ska fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning, får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska kompensationen med 50 %.</p> <p>Kompensationen ska betalas kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check eller, med passagerarens skriftliga samtycke, med resevouchers och/eller andra tjänster.</p>
8.3	E.3.8.1	<p>När flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region och det lufttrafikföretag som utför flygningen som alternativ erbjuder en passagerare en flygning till en annan flygplats än den som bokningen avsåg, ska lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren.</p>
10.1	E.3.10.1	<p>Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre klass i förhållande till biljettpriset får lufttrafikföretaget inte ta ut något tillägg.</p>
10.2	E.3.10.2	<p>Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre klass i förhållande till biljettpriset ska lufttrafikföretaget ersätta biljettkostnaden i enlighet med relevant lagstiftning i den avtalsslutande parten.</p>
11.1	E.3.11.1	<p>Lufttrafikföretaget som utför flygningen ska ge förtur till personer med nedsatt funktionsförmåga och till personer och godkända hjälphundar som följer med dem samt till barn som reser ensamma.</p>
11.2, 9.3	E.3.11.2	<p>Vid nekad ombordstigning, inställd flygning eller försening ska personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt barn som reser ensamma ha rätt till service snarast möjligt. Vid tillhandahållande av service ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till behoven hos personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt behoven hos barn som reser ensamma.</p>
12	E.3.12.1	<p>Tillämpningen av de standarder som anges i förordning 261/2004 ska inte påverka en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med förordning 261/2004 får räknas av från sådan kompensation.</p> <p>Utan att det påverkar berörda principer och bestämmelser i nationell lagstiftning, ska ovanstående inte tillämpas på passagerare som frivilligt har avstått från en platsreservation i enlighet med artikel 4.1 i förordning 261/2004.</p>
13	E.3.13.1	<p>Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt förordning 261/2004, ska ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom förordning 261/2004 rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.</p>

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
14.1	E.3.14.1	Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska vid incheckningen se till att ett tydligt anslag med följande text (eller likvärdigt innehåll) finns uppsatt väl synligt för passagerarna: "Om ni nekas att stiga ombord eller om er flygning är inställd eller försenad med minst två timmar, kan ni vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av den text som anger era rättigheter, särskilt rätten till kompensation och assistans."
14.2	E.3.14.2	När lufttrafikföretaget som utför flygningen nekar ombordstigning eller ställer in en flygning ska det ge varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med förordning 261/2004. Även passagerare som utsätts för en betydande försening ska erhålla sådan information.
15	E.3.15.1	Förpliktelseerna gentemot passagerarna enligt förordning 261/2004 får inte begränsas eller åsidosättas, exempelvis genom undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet. Om ett sådant undantag eller en begränsande klausul trots det tillämpas på en passagerare, eller om passageraren inte informeras på ett korrekt sätt om sina rättigheter och därför har godtagit en lägre kompensation än vad som föreskrivs i förordning 261/2004, ska passageraren fortfarande ha rätt att vidta nödvändiga rättsliga åtgärder i behörig domstol för att få ytterligare kompensation.
16	E.3.16.1	De avtalslutande parterna ska säkerställa att dessa lagstadgade krav och standarder som härrör från förordning 261/2004 efterlevs. Efterlevnadsåtgärderna, som får omfatta efterlevnadsåtgärder som grundar sig på domstolsavgöranden på det civilrättsliga området, ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

E.4: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1.1	E.4.1.1	Fastställande av regler för skydd och assistans åt personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet i samband med flygresor, både för att skydda dem mot diskriminering och se till att de får assistans.
2	E.4.2.1	Definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 1107/2006 ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet och som anges i denna bilaga.
3	E.4.3.1	Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör får inte med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet vägra att godkänna en platsreservation för en flygning eller neka personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet ombordstigning, förutsatt att personen i fråga har en giltig biljett och en platsreservation.
4.1	E.4.4.1	Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör får med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet vägra att godkänna en platsreservation från eller neka ombordstigning för personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet a) för att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav som fastställts i internationell lagstiftning eller för att uppfylla säkerhetskrav som fastställts av den myndighet som utfärdade drifttillståndet för det berörda lufttrafikföretaget, b) om flygplanets storlek eller dess dörrar gör det fysiskt omöjligt att ta ombord eller transportera personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Om vägran att godta en platsreservation grundas på de skäl som anges i första stycket led a eller b ska lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören göra rimliga ansträngningar för att föreslå den berörda personen ett godtagbart alternativ.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		En person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet som nekats ombordstigning på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet och en person som ledsagar ska erbjudas rätt till återbetalning eller ombokning enligt artikel 8 i förordning 261/2004. Rätten till val mellan returflygning eller ombokning gäller endast på villkor att alla säkerhetskrav uppfylls.
4.2	E.4.4.2	För att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav som fastställs i internationell lagstiftning eller nationell lagstiftning eller för att uppfylla säkerhetskrav som fastställs av den myndighet som utfärdade drifttillståndet för det berörda lufttrafikföretaget, får lufttrafikföretaget, dess agent eller en researrangör kräva att personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet ska ledsagas av en annan person som kan ge den assistans som krävs för personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.
4.3	E.4.4.3	<p>Skyldighet för lufttrafikföretag eller dess agenter att offentliggöra information om de säkerhetsregler som lufttrafikföretaget tillämpar på transport av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet samt information om eventuella begränsningar avseende transport av dessa personer eller hjälpmedel på grund av flygplanets storlek.</p> <p>En researrangör ska tillhandahålla sådana säkerhetsregler och begränsningar när det gäller flygningar som ingår i paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som den organiserar, säljer eller bjuder ut för försäljning.</p>
4.4	E.4.4.4	Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som använder sig av ett undantag enligt standarden E.4.4.1 eller E.4.4.2 ska utan dröjsmål underrätta personen med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet om skälen för detta. På begäran ska lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören skriftligen underrätta personen med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet om dessa skäl, senast inom en fast tidsperiod från och med begäran, som ska vara så kort som möjligt och fastställas i den avtalsslutande partens relevanta lagstiftning, med beaktande av sådana personers intressen.
5.1–5.2	E.4.5.1	Flygplatsens ledningsenhet ska, med beaktande av de lokala förhållandena, ange ankomst- och avresepunkter inom flygplatsområdet eller på en plats som står under ledningsenhetens direkta kontroll, både inuti och utanför terminalbyggnaderna, där personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet enkelt kan anmäla sin ankomst till flygplatsen och begära assistans. Ankomst- och avresepunkterna vara tydligt markerade och vid dessa ska finnas grundläggande information om flygplatsen i tillgänglig form
6.1	E.4.6.1	Lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att, vid alla sina försäljningsställen på en avtalsslutande parts territorium där fördraget är tillämpligt, inbegripet vid telefon- och internetförsäljning, ta emot underrättelser om behov av assistans från personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.
6.2–6.3	E.4.6.2	När ett lufttrafikföretag, eller dess agent eller en researrangör tar emot förhandsunderrättelser om behov av assistans ska det, före den angivna avgångstiden, vidarebefordra informationen a) till ledningsenheterna på avgångs-, ankomst- och transitflygplatserna, och b) till det lufttrafikföretag som utför flygningen, om platsreservationen inte gjorts hos det lufttrafikföretaget, förutom om lufttrafikföretagets identitet är okänd vid tidpunkten för underrättelsen, i vilket fall informationen ska vidarebefordras så snart som det är praktiskt möjligt. Exakta definitioner och specifikationer vad avser "förhandsunderrättelse" ska fastställas i de avtalsslutande parternas relevanta regler och förfaranden.
6.4 + bilaga I		Så snart som möjligt efter avgång ska det lufttrafikföretag som utför flygningen meddela ledningsenheten på den flygplats som är resans slutmål, om denna är belägen inom en avtalsslutande parts territorium, hur många personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet på flygningen som behöver sådan assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 och vilken typ av assistans det rör sig om.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
7.1	E.4.7.1	När en person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet anländer till en flygplats för att resa med flyg ska flygplatsens ledningsenhet ansvara för att den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 tillhandahålls på ett sådant sätt att personen kan ta den flygning som platsreservationen avser, under förutsättning att det berörda lufttrafikföretaget, dess agent eller den berörda researrangören har fått förhandsunderrättelse om personens särskilda behov av sådan assistans. Underrättelsen ska även omfatta en returflygning om den utgående flygningen och returflygningen har avtalats med samma lufttrafikföretag. Exakta definitioner och specifikationer vad avser "förhandsunderrättelse" ska fastställas i de avtalsslutande parternas relevanta regler och förfaranden.
7.2	E.4.7.2	Om en erkänd assistanshund krävs ska denna beredas plats, under förutsättning att lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören har underrättats i enlighet med eventuella gällande nationella bestämmelser om transport av assistanshundar på flygplan.
7.3	E.4.7.3	Om ingen underrättelse har gjorts i enlighet med nationell lagstiftning, ska ledningsenheten göra alla rimliga ansträngningar för att tillhandahålla assistans på ett sådant sätt att den berörda personen kan ta den flygning som hans eller hennes platsreservation avser.
7.4	E.4.7.4	Bestämmelserna i standard E.4.7.1 ska tillämpas under förutsättning att a) personen kommer i tid till incheckningen b) personen anländer i tid till en plats inom flygplatsområdet som har angivits i enlighet med standard E.4.5.1. Exakta definitioner och specifikationer vad avser "i tid" ska fastställas i de avtalsslutande parternas relevanta regler och förfaranden.
7.5	E.4.7.5	När en person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet transiterar genom en flygplats i en avtalsslutande part eller överförs av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning som hans eller hennes platsreservation avser till en annan flygning, ska ledningsenheten ansvara för att tillhandahålla den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 på ett sådant sätt att den berörda personen kan ta den flygning som hans eller hennes platsreservation avser.
7.6–7.7	E.4.7.6	När en person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet anländer med flyg till en flygplats i en avtalsslutande part ska flygplatsens ledningsenhet ansvara för att tillhandahålla den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 på ett sådant sätt att den berörda personen kan nå sin punkt för avresa från flygplatsen enligt standard E.4.5.1. Assistansen ska så långt som är möjligt anpassas till den enskilde passagerarens särskilda behov.
8	E.4.8.1	Flygplatsens ledningsenhet ska ha ansvaret för att se till att personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet utan extra avgifter får den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006. Ledningsenheten får tillhandahålla sådan assistans i egen regi. Alternativt får ledningsenheten, i enlighet med sin ansvarsskyldighet, ingå avtal med en eller flera andra parter som ska tillhandahålla assistansen, förutsatt att de kvalitetsstandarder som nämns i standard E.4.9.1 alltid uppfylls. I samarbete med flygplatsanvändarna, genom användarkommittén om det finns en sådan, får ledningsenheten ingå sådana avtal på eget initiativ eller på begäran, inbegripet från ett lufttrafikföretag, och med beaktande av befintliga tjänster på den berörda flygplatsen. Om en sådan begäran avvisas ska ledningsenheten ge en skriftlig motivering.
9	E.4.9.1	Med undantag för flygplatser med en årstrafik på mindre än 150 000 kommersiella passagerarrörelser, ska ledningsenheten fastställa kvalitetsstandarder för den assistans som anges i bilaga I till förordning 1107/2006 och avgöra vilka resurser som krävs för att uppfylla dem, i samarbete med flygplatsanvändarna, genom användarkommittén, om det finns en sådan, och organisationer som företräder personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		<p>När dessa standarder fastställs ska full hänsyn tas till internationellt erkända strategier och uppförandekoder som syftar till att underlätta resandet för personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet, särskilt ECAC:s uppförandekod för marktjänster till personer med nedsatt rörlighet.</p> <p>Ledningsenheten ska offentliggöra sina kvalitetsstandarder.</p> <p>När det gäller resenärer som ett lufttrafikföretag transporterar till och från en flygplats, kan lufttrafikföretaget och flygplatsens ledningsenhet avtala att ledningsenheten ska tillhandahålla assistans av högre standard än enligt ovan eller tillhandahålla fler tjänster än vad som anges i bilaga I till förordning 1107/2006.</p>
10 + bilaga II	E.4.10.1	Ett lufttrafikföretag ska utan extra avgift tillhandahålla den assistans som anges i bilaga II till förordning 1107/2006 till personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet som avreser från, ankommer till eller transiterar genom en flygplats som omfattas av förordning 1107/2006, förutsatt att personen uppfyller de villkor som anges i standard E.4.7.1, E.4.7.2 och E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Lufttrafikföretag och flygplatsernas ledningsenheter ska a) se till att all deras personal, inbegripet alla personer som anställs av underleverantörer och som tillhandahåller direkt assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet vet hur man ska tillgodose behoven hos personer med olika former av funktionsnedsättning eller rörelsehinder, b) ge utbildning om lika möjligheter för personer med funktionshinder och medvetenhet om funktionshinder för all sin personal som arbetar på flygplatsen och som är i direkt kontakt med resenärerna, c) se till att all ny personal vid anställningen får utbildning om funktionshinder och att personalen när så är lämpligt genomgår fortbildningskurser.
12	E.4.12.1	Om rullstolar, hjälpmedel vid förflyttning eller andra hjälpmedel kommer bort eller skadas i hanteringen på flygplatsen eller under transporten på flygplanet ska den passagerare som äger utrustningen erhålla ersättning i enlighet med internationell och nationell lagstiftning.
13	E.4.13.1	Förpliktelserna gentemot personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, i enlighet med förordning 1107/2006, får inte begränsas eller åsidosättas.
14	E.4.14.1	Varje avtalsslutande part ska utse ett eller flera organ som ansvarar för genomförandet av förordning 1107/2006 med avseende på flygningar som avgår från eller ankommer till flygplatser inom dess territorium. När så är lämpligt ska detta eller dessa organ vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de rättigheter som tillkommer personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet respekteras, inbegripet se till att de kvalitetsstandarder som avses i standard E.4.9.1 uppfylls. De avtalsslutande parterna ska meddela varandra vilket eller vilka organ som utsetts.
15	E.4.15.1	<p>En person med funktionshinder eller en person med nedsatt rörlighet som anser att förordning 1107/2006 har överträtts får meddela detta till flygplatsens ledningsenhet eller, i förekommande fall, till det berörda lufttrafikföretaget. Om personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet inte får gottgörelse på detta sätt får klagomål som rör påstådda överträdelser av förordning 1107/2006 lämnas in till det eller de organ som utsetts enligt standard E.4.14.1.</p> <p>De avtalsslutande parterna ska vidta åtgärder för att informera personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet om deras rättigheter enligt förordning 1107/2006 och om möjligheten att rikta klagomål till det utsedda organet eller de utsedda organen.</p>

Artikel nr	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
16	E.4.16.1	De avtalsslutande parterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i förordning 1107/2006, och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. En avtalsslutande part ska på begäran av den andra avtalsslutande parten anmäla bestämmelser rörande sanktionerna till den andra avtalsslutande parten.

DEL F:

F.1: Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Artikel nr (i bilagan)	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
1	F.1.1.1	De standarder och krav som anges i denna bilaga är tillämpliga på arbetstiden för flygpersonal inom civilflyget.
2	F.1.2.1	Definitionerna i artikel 2 i rådets direktiv 2000/79/EG ska, i tillämpliga fall och vid behov, vara tillämpliga på de standarder och krav som rör arbetstiden för flygpersonal inom civilflyget och som specificeras i denna bilaga.
3.1	F.1.3.1	Flygpersonal inom civilflyget är berättigad till årlig betald semester under minst fyra veckor, i enlighet med de villkor för att få och beviljas sådan ledighet som fastställs i nationell lagstiftning och/eller praxis. Kabinbesättningsmedlemmar inom civilflyget är berättigade till årlig betald semester i enlighet med tillämplig lagstiftning i den avtalsslutande parten.
4.1 a	F.1.4.1	Flygpersonal inom civilflyget är berättigad till kostnadsfri hälsoundersökning före tjänstgöring och därefter med regelbundna intervaller.
4.1 b	F.1.4.2	Flygpersonal inom civilflyget som lider av hälsoproblem som anses ha ett samband med att de även arbetar på natten ska så snart som möjligt överflyttas till sådant flyg- eller markarbete på dagtid som är anpassat till dem.
4.2	F.1.4.3	Den kostnadsfria hälsoundersökningen ska omfattas av lagstadgad tystnadsplikt.
4.3	F.1.4.4	Den kostnadsfria hälsoundersökningen får utföras inom den nationella offentliga sjukvården.
5.1	F.1.5.1	Flygpersonal inom civilflyget ska åtnjuta det skydd för hälsa och säkerhet som är lämpligt med tanke på arbetets art.
5.2	F.1.5.2	Adekvat skydd och förebyggande åtgärder när det gäller hälsa och säkerhet för flygpersonal inom civilflyget ska alltid finnas till hands.
6	F.1.6.1	Nödvändiga åtgärder ska vidtas för att se till att den arbetsgivare som avser att förlägga arbetstiden enligt ett visst schema beaktar den allmänna principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren.

Artikel nr (i bilagan)	Standard nr (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
7	F.1.7.1	På begäran ska den behöriga myndigheten informeras om särskilda arbetstider för flygpersonal inom civilflyget.
8.1	F.1.8.1	Arbetstiden bör fastställas med hänsyn till nationell lagstiftning på detta område, vilken bör beaktas i alla hithörande frågor, och med reservation för framtida lagstiftning i den avtalslutande parten om begränsningar av flygtider och tjänstgöringstider och krav på vila.
8.2	F.1.8.2	Den maximala blocktiden ska begränsas till 900 timmar. Vid tillämpningen av denna bestämmelse – Med <i>blocktid</i> avses den tid en flygbesättningsmedlem befinner sig på plats i cockpit (för flygbesättningsmedlemmar) eller i kabinen (för kabinbesättningsmedlemmar) från det att ett flygplan lämnar sin parkeringsplats för att lyfta till dess att det står still på anvisad parkeringsplats och alla motorer står stilla. En avvikelse på 15 % för flygbesättningsmedlemmar och 20 % för kabinbesättningsmedlemmar i den kvantitativa siffra som anges i denna standard ska betraktas som en likvärdig standard.
8.3	F.1.8.3	Den maximala årsarbetstiden ska spridas jämnt över hela året så långt det är möjligt.
9	F.1.9.1	<p>Flygpersonal inom civilflyget ska beviljas lediga dagar utan tjänstgöring och standby, vilka ska meddelas i förväg, enligt följande:</p> <p>a) Minst 7 dagar på anställningsorten per kalendermånad, vilket kan innefatta alla de viloperioder som krävs enligt lag.</p> <p>b) Minst 96 dagar på anställningsorten per kalendermånad, vilket kan innefatta alla de viloperioder som krävs enligt lag.</p> <p>En avvikelse på 20 % i de kvantitativa siffror som anges i denna standard ska betraktas som en likvärdig standard.</p>

RÄTTELSE

Rättelse till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 575/2013 av den 26 juni 2013 om tillsynskrav för kreditinstitut och värdepappersföretag och om ändring av förordning (EU) nr 648/2012

(Europeiska unionens officiella tidning L 176 av den 27 juni 2013)

1. På sidan 2, skäl 4, tredje meningen, ska det

i stället för: "[...] och Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/36/EU (2)."

vara: "[...] och Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/36/EU av den 26 juni 2013 (2)."

2. På sidan 36, artikel 26.3 första stycket andra meningen, ska det

i stället för: "I fråga om emissioner som görs efter den 31 december 2014 får instituten [...]",

vara: "I fråga om emissioner som görs efter den 28 juni 2013 får instituten [...]"

3. På sidan 37, artikel 26.3 tredje stycket andra meningen, ska det

i stället för: "EBA ska för första gången upprätta denna förteckning och offentliggöra den senast den 1 februari 2015."

vara: "EBA ska för första gången upprätta denna förteckning och offentliggöra den senast den 28 juli 2013."

4. På sidan 37, artikel 26.3 fjärde stycket, ska det

i stället för: "[...] stöd som ges ut efter den 31 december 2014 och [...]",

vara: "[...] stöd som ges ut efter den 28 juni 2013 och [...]"

5. På sidan 37, artikel 26.4 andra stycket, ska det

i stället för: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 1 februari 2015."

vara: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 28 juli 2013."

6. På sidan 37, artikel 27.2 andra stycket, ska det

i stället för: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 1 februari 2015."

vara: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 28 juli 2013."

7. På sidan 39, artikel 28.5 andra stycket, ska det

i stället för: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 1 februari 2015."

vara: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 28 juli 2013."

8. På sidan 40, artikel 29.6 andra stycket, ska det

i stället för: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 1 februari 2015."

vara: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 28 juli 2013."

9. På sidan 40, artikel 32.2 andra stycket, ska det

i stället för: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 1 februari 2015."

vara: "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 28 juli 2013."

10. På sidan 42, artikel 36.2 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
11. På sidan 42, artikel 36.3 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
12. På sidan 44, artikel 41.2 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
13. På sidan 48, artikel 49.6 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA, Eiopa och Esma ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA, Eiopa och Esma ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 28 juli 2013."
14. På sidan 50, artikel 52.2 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
15. På sidan 57, artikel 73.7 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
16. På sidan 58, artikel 76.4 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
17. På sidan 59, artikel 78.5 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
18. På sidan 60, artikel 79.2 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
19. På sidan 61, artikel 83.2 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."

20. På sidan 62, artikel 84.4 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
vara: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
21. På sidan 62, artikel 84.5 andra stycket, ska det
- i stället för:* "Om ett finansiellt moderholdingföretag som uppfyller villkoren i första stycket efter den 31 december 2014 dagen för denna förordnings ikraftträdande blir ett blandat [...]",
vara: "Om ett finansiellt moderholdingföretag som uppfyller villkoren i första stycket efter den 28 juni 2013 blir ett blandat [...]"
22. På sidan 68, artikel 99.5 tredje stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för genomförande för kommissionen senast den 1 februari 2015."
vara: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för genomförande för kommissionen senast den 28 juli 2013."
23. På sidan 68, artikel 99.6 tredje stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för genomförande för kommissionen senast den 1 februari 2015 inom."
vara: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för genomförande för kommissionen senast den 28 juli 2013."
24. På sidan 69, artikel 101.4 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för genomförande för kommissionen senast den 1 februari 2015."
vara: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för genomförande för kommissionen senast den 28 juli 2013."
25. På sidan 72, artikel 105.14 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
vara: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
26. På sidan 74, artikel 110.4 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
vara: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."
27. På sidan 232, artikel 395.6 andra stycket, ska det
- i stället för:* "[...] exponeringar under 25 % men inte lägre än 15 % mellan den 31 December 2014 e och den 30 juni 2015 och därefter [...]",
vara: "[...] exponeringar under 25 % men inte lägre än 15 % mellan den 28 juni 2013 och den 30 juni 2015 och därefter [...]"
28. På sidan 241, artikel 415.3 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska till kommissionen överlämna dessa förslag till tekniska standarder för genomförande avseende de element som anges i led a senast den 1 februari 2015, och led b senast den 1 januari 2014."
vara: "EBA ska till kommissionen överlämna dessa förslag till tekniska standarder för genomförande avseende de element som anges i led a senast den 28 juli 2013, och led b senast den 1 januari 2014."
29. På sidan 254, artikel 430.2 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 1 februari 2015."
vara: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen senast den 28 juli 2013."

30. På sidan 256, artikel 437.2 andra stycket, ska det

i stället för: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för genomförande för kommissionen senast den 1 februari 2015."

vara: "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för genomförande för kommissionen senast den 28 juli 2013."

31. På sidan 268, artikel 462.2, ska det

i stället för: "2. Den befogenheter att anta delegerade akter som avses i artiklarna 456–460 ska ges kommissionen på tills vidare från och med den 31 December 2014."

vara: "2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 456–460 ska ges tills vidare från och med den 28 juni 2013."

32. På sidan 274, artikel 478.2, ska det

i stället för: "2. Genom undantag från punkt 1 ska den tillämpliga procentandelen enligt artikel 469.1 c för de poster som avses i artikel 36.1 c som existerade före den ... ligga inom följande intervall:

- a) 0–100 % under perioden från och med den 2 januari 2015 till och med ett år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas.
- b) 10–100 % under perioden från och med den 2 januari 2015 till och med den 2 januari 2016.
- c) 20–100 % under perioden från och med den 2 januari 2016 till och med den 2 januari 2017.
- d) 30–100 % under perioden från och med den 2 januari 2017 till och med den 2 januari 2018.
- e) 40–100 % under perioden från och med den 2 januari 2018 till och med den 2 januari 2019.
- f) 50–100 % under perioden från och med den 2 januari 2019 till och med den 2 januari 2020.
- g) 60–100 % under perioden från och med den 2 januari 2020 till och med den 2 januari 2021.
- h) 70–100 % under perioden från och med den 2 januari 2021 till och med den 2 januari 2022.
- i) 80–100 % under perioden från och med den 2 januari 2022 till och med den 2 januari 2023.
- j) 90–100 % under perioden från och med den 2 januari 2023 till och med den 2 januari 2024."

vara: "2. Genom undantag från punkt 1 ska den tillämpliga procentandelen enligt artikel 469.1 c för de poster som avses i artikel 36.1 c som existerade före den 1 januari 2014 ligga inom följande intervall:

- a) 0–100 % under perioden från och med den 1 januari 2014 till och med den 31 december 2014.
- b) 10–100 % under perioden från och med den 1 januari 2015 till och med den 31 december 2015.
- c) 20–100 % under perioden från och med den 1 januari 2016 till och med den 31 december 2016.
- d) 30–100 % under perioden från och med den 1 januari 2017 till och med den 31 december 2017.
- e) 40–100 % under perioden från och med den 1 januari 2018 till och med den 31 december 2018.
- f) 50–100 % under perioden från och med den 1 januari 2019 till och med den 31 december 2019.
- g) 60–100 % under perioden från och med den 1 januari 2020 till och med den 31 december 2020.
- h) 70–100 % under perioden från och med den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2021.
- i) 80–100 % under perioden från och med den 1 januari 2022 till och med den 31 december 2022.
- j) 90–100 % under perioden från och med den 1 januari 2023 till och med den 31 december 2023."

33. På sidan 276, artikel 481.6 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen före den 1 februari 2014 inom en månad från och med dagen för denna förordnings ikraftträdande."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn för kommissionen före den 28 juli 2013."
34. På sidan 279, artikel 487.3 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 1 februari 2014."
- vara:* "EBA ska lägga fram dessa förslag till tekniska standarder för tillsyn till kommissionen senast den 28 juli 2013."
35. På sidan 281, artikel 492.5 andra stycket, ska det
- i stället för:* "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för genomförande till kommissionen senast den 1 februari 2014 inom en månad efter ikraftträdandet av denna förordning."
- vara:* "EBA ska överlämna dessa förslag till tekniska standarder för genomförande till kommissionen senast den 28 juli 2013."
36. På sidan 281, artikel 493.3, inledningen, ska det
- i stället för:* "[...] får medlemsstaterna, under en övergångsperiod fram till ikraftträdandet av en rättsakt till följd av översynen i enlighet med artikel 507, men inte efter den 2 januari 2029, helt eller delvis undanta [...]",
- vara:* "[...] får medlemsstaterna, under en övergångsperiod fram till ikraftträdandet av en rättsakt till följd av översynen i enlighet med artikel 507, men inte efter den 31 december 2028, helt eller delvis undanta [...]"
37. På sidan 285, artikel 501.4, ska det
- i stället för:* "4. Kommissionen ska senast den 2 januari 2017 rapportera om [...]",
- vara:* "4. Kommissionen ska senast den 28 juni 2016 rapportera om [...]"
38. På sidan 291, artikel 515.1, ska det
- i stället för:* "1. EBA ska senast den 2 januari 2015 tillsammans med Esma [...]",
- vara:* "1. EBA ska senast den 28 juni 2014 tillsammans med Esma [...]"
39. På sidan 294, artikel 521.2 c, ska det
- i stället för:* "c) de bestämmelser i denna förordning enligt vilka Europeiska tillsynsmyndigheten måste överlämna förslag till tekniska standarder till kommissionen samt de bestämmelser i denna förordning enligt vilka kommissionen tilldelas befogenhet att anta delegerade akter eller genomförandeakter, som ska gälla från och med den 31 December 2014."
- vara:* "c) de bestämmelser i denna förordning enligt vilka Europeiska tillsynsmyndigheten måste överlämna förslag till tekniska standarder till kommissionen samt de bestämmelser i denna förordning enligt vilka kommissionen tilldelas befogenhet att anta delegerade akter eller genomförandeakter, som ska gälla från och med den 28 juni 2013."
-

Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/36/EU av den 26 juni 2013 om behörighet att utöva verksamhet i kreditinstitut och om tillsyn av kreditinstitut och värdepappersföretag, om ändring av direktiv 2002/87/EG och om upphävande av direktiv 2006/48/EG och 2006/49/EG

(Europeiska unionens officiella tidning L 176 av den 27 juni 2013)

På sidan 423, artikel 162.1 andra stycket, ska det

i stället för: "Medlemsstaterna ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 31 december 2013."

vara: "Medlemsstaterna ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2014."

På sidan 423, artikel 162.3, ska det

i stället för: "[...] för tillhandahållna tjänster eller resultat från 2014 och framåt, oavsett om de grundar sig på avtal som ingåtts före eller efter den 31 december 2013."

vara: "[...] för tillhandahållna tjänster eller resultat från 2014 och framåt, oavsett om de grundar sig på avtal som ingåtts före eller efter den 1 januari 2014."

På sidan 424, artikel 162.6, ska det

i stället för: "Genom undantag från punkt 2 i denna artikel ska artikel 133 tillämpas från den 31 december 2013."

vara: "Genom undantag från punkt 2 i denna artikel ska artikel 133 tillämpas från den 1 januari 2014."

Via EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV