



Bruxelles, den 22.11.2012
COM(2012) 688 final

2012/0323 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om undertegnelse på Den Europæiske Unions vegne og midlertidig anvendelse af Euro-Middelhavsaftalen om luftfart mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Staten Israel på den anden side

BEGRUNDELSE

1. Baggrund for forslaget

- **Begrundelse og formål**

I medfør af et mandat fra Rådet i april 2008 har Kommissionen ført forhandlinger om Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Staten Israels regering på den anden side. Luftfartstjenesterne mellem EU og Staten Israel opereres i øjeblikket på grundlag af bilaterale aftaler mellem de enkelte medlemsstater og Staten Israel. Det indgår som led i EU's eksterne luftfartspolitik at føre forhandlinger om omfattende aftaler om luftfartstjenester med nabolande i de tilfælde, hvor det er konstateret, at sådanne aftaler er forbundet med merværdi og økonomiske fordele. Aftalen tager sigte på:

- at opnå en gradvis markedsåbning i form af adgang til ruter og kapacitet på et gensidigt grundlag
- at fremme forskriftsmæssigt samarbejde og harmonisering af bestemmelser og fremgangsmåder baseret på EU's lovgivning på luftfartsområdet
- at fremme luftfartstjenester baseret på konkurrence mellem luftfartsselskaber med mindst mulig indgriben og regulering fra det offentlige side
- at tilvejebringe ikke-forskelsbehandling og lige vilkår for de økonomiske operatører.

- **Generel baggrund**

I forhandlingsdirektiverne fastlægges det generelle formål med forhandlingerne om en omfattende lufttransportaftale med sigte på gradvis og gensidigt at åbne markedsadgang og sikre forskriftsmæssig konvergens og effektiv gennemførelse af EU's standarder.

I overensstemmelse med forhandlingsdirektiverne paraferede de to parter et udkast til aftale med Staten Israels regering den 30. juli 2012.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Aftalens bestemmelser har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og Staten Israel. Bestående trafikrettigheder, der stammer fra sådanne bilaterale aftaler og ikke er omfattet af denne aftale, kan dog fortsat udøves, forudsat at det sker uden forskelsbehandling mellem medlemsstaterne eller disses statsborgere.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Indgåelsen af en omfattende lufttransportaftale med Staten Israel er et vigtigt element i udviklingen af EU's eksterne luftfartspolitik og navnlig et fælles europæisk luftfartsområde, således som det er beskrevet i Kommissionens meddelelse KOM(2005) 79 endelig, "En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande".

2. Høring af interesserede parter og konsekvensanalyse

I overensstemmelse med artikel 218, stk. 4, i TEUF har Kommissionen ført forhandlingerne i samråd med et særligt udvalg.

Desuden har den under hele forløbet hørt interesserede parter.

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen har hørt interesserede parter, navnlig via det rådgivende forum, der omfatter repræsentanter for luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdsmarkedsorganisationer.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

De interesserede parters bemærkninger, hvoraf mange blev fremsat mundtligt i forbindelse med forhandlingerne, der har taget over tre år og otte forhandlingsrunder og adskillige forberedende EU-møder, vedrørte især spørgsmål om hurtigst muligt at åbne luftfartsmarkedet mellem EU og Israel (flyvninger til/fra EU til/fra Israel) og sikre forskriftsmæssig konvergens. Desuden har de interesserede parter ønsket at sikre, at EU-reglerne vedrørende slots er overholdt i aftalen.

Der er taget behørigt hensyn til alle bemærkninger fra de interesserede parter ved udarbejdelsen af Unionens forhandlingsposition. De interesserede parter har efter afslutningen af forhandlingerne givet udtryk for, at de håber, at aftalen snart undertegnes og gennemføres.

- **Ekspertbistand**

Der var ikke brug for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

I 2007 udarbejdede en række konsulenter en rapport for Kommissionen om de økonomiske virkninger af aftalen, og det blev deri anslået, at de økonomiske fordele ved en sådan aftale beløbe sig til i alt 96 mio. EUR pr. år i form af forbrugerfordele som følge af lavere billetpriser. Analysen viste også positive virkninger med hensyn til jobskabelse.

Kommissionen forelagde en meddelelse, der blev offentliggjort den 9. november 2007 (KOM (2007) 691 endelig), med et resumé af denne rapport.

Med aftalen oprettes et fælles udvalg, som vil være ansvarligt for at følge gennemførelsen af aftalen og dens virkninger.

3. Juridiske aspekter af forslaget

- **Resumé af forslaget**

Aftalen består af en hoveddel med de væsentligste principper og seks bilag: Bilag I om

aftalte tjenester og fastlagte ruter; bilag II om overgangsbestemmelser; bilag III med en liste over de stater, der er nævnt i artikel 3, 4 og 8 af aftalen; bilag IV om regler for civil luftfart; bilag V om aftalte basisflyvninger på visse ruter; og bilag VI om forskriftsmæssige krav og standarder.

- **Retsgrundlag**

Artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5 og stk. 8, første afsnit, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under Unionens enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende grund(e).

Bestemmelserne i aftalen har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende ordninger, som de enkelte medlemsstater har etableret. Med aftalen indføres på samme tid lige og ensartede vilkår for markedsadgang for alle EU-luftfartsselskaber, og der etableres nye ordninger for et forskriftsmæssigt samarbejde og konvergens mellem Den Europæiske Union og Staten Israel inden for områder, der er væsentlige for sikker og effektiv drift af luftfartstjenester. Disse ordninger kan kun realiseres på EU-niveau, da de omfatter en række områder, hvor Unionen har enekompetence.

En indsats på EU-plan vil af nedenstående grund(e) være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget:

Aftalen giver mulighed for, at dens bestemmelser anvendes på alle 27 medlemsstater samtidigt, således at de samme regler anvendes uden forskelsbehandling og til fordel for alle Unionens luftfartsselskaber uanset deres nationale tilhørsforhold. Luftfartsselskaberne kan fremover operere frit fra enhver destination i EU til enhver destination i Staten Israel, hvilket ikke er tilfældet på nuværende tidspunkt.

Når alle begrænsninger for markedsadgang gradvis fjernes mellem EU og Staten Israel, vil det ikke kun tiltrække nye aktører til markedet og skabe muligheder for at betjene lufthavne med uudnyttet kapacitet, men også lette konsolideringen blandt EU-luftfartsselskaber.

Aftalen sikrer alle EU-luftfartsselskaber adgang til kommercielle muligheder, f.eks. muligheden for frit at fastsætte priser. En af mandatets øvrige målsætninger er at skabe ensartede vilkår mellem alle EU's og Israels luftfartsselskaber, og det kræver et stærkt forskriftsmæssigt samarbejde, som kun kan finde sted på EU-plan.

Forslaget opfylder således subsidiaritetsprincippet. Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under Unionens enekompetence.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grund(e):

Der nedsættes et fælles udvalg til at drøfte spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af aftalen. Det Fælles Udvalg skal fremme drøftelser på ekspertniveau af nye lovgivnings- og reguleringstiltag eller -forberedelser og overvejelse af potentielle områder, hvor aftalen kan udbygges. Det Fælles Udvalg vil være sammensat af repræsentanter for Kommissionen og medlemsstaterne.

Endelig vil medlemsstaterne fortsat varetage de administrative opgaver, de traditionelt udøver i forbindelse med international lufttransport, men efter fælles regler, der anvendes ensartet.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået middel: international aftale.

Andre midler vil ikke være hensigtsmæssige af følgende grund(e):

Luftfartsforbindelser med tredjelande kan kun effektueres ved hjælp af internationale aftaler.

4. Budgetmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om undertegnelse på Den Europæiske Unions vegne og midlertidig anvendelse af Euro-Middelhavs aftalen om luftfart mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Staten Israel på den anden side

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5 og stk. 8, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Kommissionen og

ud fra følgende i betragtninger:

- (1) Kommissionen har på Unionens og medlemsstaternes vegne ført forhandlinger om en Euro-Middelhavs aftale om luftfart mellem Staten Israels regering og Den Europæiske Union og dens medlemsstater (i det følgende benævnt "aftalen") i overensstemmelse med Rådets afgørelse af 8. april 2008 om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger. Forhandlingerne blev afsluttet på vellykket vis ved paraferingen af aftalen den 30. juli 2012.
- (2) Aftalen bør undertegnes og anvendes midlertidigt med forbehold af indgåelse af aftalen på et senere tidspunkt —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1 Undertegnelse

1. Undertegnelsen af Euro-Middelhavs aftalen om luftfart mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Staten Israel på den anden side godkendes herved på Unionens vegne med forbehold af aftalens indgåelse.

Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

2. Generalsekretariatet for Rådet udarbejder det relevante fuldmagtsinstrument til undertegnelsen af aftalen, med forbehold af dens indgåelse, til den eller de personer, der er udpeget af forhandleren af aftalen.

Artikel 2 Midlertidig anvendelse

Indtil aftalen træder i kraft, anvendes den midlertidigt fra datoen for undertegnelsen af aftalen.

Artikel 3
Det Fælles Udvalg

Den Europæiske Union repræsenteres af Kommissionen i det fælles udvalg, der nedsættes i medfør af aftalens artikel 22.

Artikel 4
Twistbilæggelse

1. Kommissionen repræsenterer Unionen i twistbilæggelsesprocedurer i medfør af aftalens artikel 23.
2. Enhver passende foranstaltning i spørgsmål, der hører under Unionens kompetence, som skal træffes i medfør af aftalens artikel 23, besluttet af Kommissionen i samråd med et særligt udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne, der er udpeget af Rådet.

Artikel 5
Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen. Den offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG

EURO-MIDDELHAVSAFТАLE OM LUFTFART

MELLEM DEN EUROPÆISKE UNION

OG DENS MEDLEMSSTATER PÅ DEN ENE SIDE

OG STATEN ISRAELS REGERING PÅ DEN ANDEN SIDE

KONGERIGET BELGIEN,
REPUBLIKKEN BULGARIEN,
DEN TJEKKISKE REPUBLIK,
KONGERIGET DANMARK,
FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,
REPUBLIKKEN ESTLAND,
DEN HELLENSKE REPUBLIK,
KONGERIGET SPANIEN,
DEN FRANSKE REPUBLIK,
IRLAND,
DEN ITALIENSKE REPUBLIK,
REPUBLIKKEN CYPERN,
REPUBLIKKEN LETLAND,
REPUBLIKKEN LITAUEN,
STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,
UNGARN,
MALTA,
KONGERIGET NEDERLANDENE,
REPUBLIKKEN ØSTRIG,
REPUBLIKKEN POLEN,
DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,
RUMÆNIEN,
REPUBLIKKEN SLOVENIEN,
DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,
REPUBLIKKEN FINLAND,

KONGERIGET SVERIGE,

DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,

som er kontraherende parter i traktaten om den Europæiske Union og traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde, i det følgende benævnt "medlemsstaterne", og

DEN EUROPÆISKE UNION

på den ene side og

STATEN ISRAELS REGERING, i det følgende benævnt "Israel",

på den anden side,

SOM ØNSKER at fremme et internationalt luftfartssystem, der bygger på fair konkurrence mellem luftfartsselskaber på markedet med mindst mulig indgriben og regulering fra det offentliges side,

SOM ØNSKER at lette udvidelsen af forretningsmulighederne inden for international lufttransport, også gennem udbygning af lufttransportnettene, således at de opfylder passagerers og befragteres behov for gode lufttransporttjenester,

SOM ANERKENDER betydningen af lufttransport i forbindelse med fremme af handel, turisme og investeringer,

SOM ØNSKER at gøre det muligt for luftfartsselskaberne at tilbyde rejsende og befragtere konkurrencedygtige priser og tjenester på åbne markeder,

SOM ANERKENDER de potentielle fordele af forskriftsmæssig konvergens og - i det omfang det er praktisk muligt - harmonisering af forskrifter,

SOM ØNSKER, at udbyttet af de liberaliserede vilkår skal komme alle aktører i lufttransportsektoren, herunder luftfartsselskabernes medarbejdere, til gode,

SOM ØNSKER at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse i international lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af lufttransport i ugunstig retning samt underminerer offentlighedens tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

SOM ANERKENDER behovet for sikkerhed i luftfartsforbindelserne mellem Den Europæiske Union og Israel som følge af den aktuelle geopolitiske situation,

SOM NOTERER SIG konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944,

SOM ANERKENDER, at denne Euro-Middelhavs aftale om luftfart ligger inden for rammerne af Euro-Middelhavspartnerskabet, jf. Barcelona-erklæringen af 28. november 1995,

SOM NOTERER SIG deres fælles vilje til at fremme et luftfartsområde for Euro-Middelhavsområdet på grundlag af principperne om forskriftsmæssig konvergens, forskriftsmæssigt samarbejde og liberalisering af markedsadgangen,

SOM ØNSKER at sikre lige konkurrencevilkår, der giver luftfartsselskaberne rimelige og lige muligheder for at tilbyde lufttransport,

SOM ERKENDER, at støtte kan hæmme konkurrencen mellem luftfartsselskaber og hindre opfyldelsen af denne aftales hovedmål,

SOM BEKRÆFTER vigtigheden af at beskytte miljøet under tilrettelæggelsen og indførelsen af en international luftfartspolitik, og som anerkender suveræne staters ret til at træffe passende foranstaltninger med dette formål,

SOM NOTERER SIG vigtigheden af at beskytte forbrugerne, herunder med de beskyttelselementer, der er indeholdt i konventionen angående indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999, idet begge kontraherende parter har tiltrådt denne konvention,

SOM NOTERER SIG, at denne aftale indebærer udveksling af personoplysninger, som vil være omfattet af databeskyttelseslovgivningen hos de kontraherende parter og i Kommissionens afgørelse af 31. januar 2011 i henhold til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF om, hvorvidt staten Israel yder en tilstrækkelig beskyttelse af personoplysninger i forbindelse med automatisk behandling af personoplysninger (2011/61/EU),

SOM AGTER at bygge videre på eksisterende lufttransportaftaler for at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for begge kontraherende parters forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger,

SOM NOTERER SIG, at denne aftale skal anvendes gradvis men fuldstændigt, og at der ved hjælp af en passende mekanisme kan etableres ækvivalente forskriftsmæssige krav og standarder for civil luftfart baseret på de højeste standarder, som anvendes af de kontraherende parter,

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

ARTIKEL 1

Definitioner

Medmindre andet er anført, forstås i denne aftale ved

- 1) "aftalte tjenester" og "fastlagt rute": international lufttransport i henhold til denne aftales artikel 2 (Trafikrettigheder) og bilag I
- 2) "aftale": denne aftale, bilagene dertil, med eventuelle ændringer
- 3) "luftfartsselskab": et foretagende med en gyldig licens
- 4) "lufttransport": transport af passagerer, bagage, fragt og post, hver for sig eller sammen, med et civilt luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder, for at undgå enhver tvivl, både ruteflyvning, charterflyvning og ren fragtflyvning
- 5) "associeringsaftale": Euro-Middelhavsafbalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Staten Israel på den anden side, undertegnet i Bruxelles den 20. november 1995
- 6) "kompetente myndigheder": de statsorganer eller statslige enheder, der er ansvarlige for de administrative funktioner i henhold til denne aftale
- 7) "kontraherende parter": på den ene side Den Europæiske Union eller dens medlemsstater hhv. Den Europæiske Union og dens medlemsstater i overensstemmelse med disses respektive kompetenceområder og på den anden side Israel
- 8) "konventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, og som omfatter:
 - a) enhver ændring, der er trådt i kraft efter konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både Israel og en eller flere medlemsstater af Den Europæiske Union og
 - b) alle bilag og ændringer hertil, der er vedtaget i henhold til konventionens artikel 90, for så vidt et sådant bilag eller en sådan ændring på et givet tidspunkt er gældende for både Israel og den eller de af Den Europæiske Unions medlemsstater, som berøres af det aktuelle spørgsmål
- 9) "EU-traktater": traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
- 10) "femte frihedsrettighed": en ret, som en stat (den "tildelende stat") indrømmer en anden stats luftfartsselskaber (den "modtagende stat") med henblik på at udøve internationale lufttransporttjenester mellem den tildelende stats territorium og en tredjestats område på den betingelse, at sådanne luftfartsforbindelser skal tage udgangspunkt eller afsluttes på den modtagende stats territorium

- 11) "egnethed": hvorvidt et luftfartsselskab er egnet til at udøve internationale luftfartstjenester, dvs. om det har en tilstrækkelig økonomisk kapacitet og tilstrækkelig ledelsesmæssig ekspertise, og om det er rede til at efterkomme de love, forskrifter og krav, som gælder for udøvelsen af sådanne luftfartstjenester
- 12) "fulde omkostninger": omkostningerne ved at levere en tjeneste plus en rimelig afgift for administrative omkostninger og i givet fald afgifter, der har til formål at inddrage miljøomkostninger, og som anvendes uden national forskelsbehandling
- 13) "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mindst to staters territorium
- 14) "IATA": Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA)
- 15) "ICAO": Organisationen for International Civil Luftfart
- 16) "statsborger":
 - a) enhver person med israelsk statsborgerskab, for så vidt angår Israel, eller med statsborgerskab i en medlemsstat, for så vidt angår Den Europæiske Union og dens medlemsstater eller
 - b) enhver juridisk enhed, i) der ejes direkte eller i kraft af ejermajoritet og på alle tidspunkter faktisk kontrolleres af personer eller enheder med israelsk statsborgerskab, for så vidt angår Israel, eller af personer eller enheder med statsborgerskab i en medlemsstat eller i en af de andre stater, der er nævnt i bilag III, for så vidt angår Det Europæiske Union og dens medlemsstater, og ii) der har hovedforretningssted i Israel, for så vidt angår Israel, eller i en medlemsstat, for så vidt angår Den Europæiske Union og dens medlemsstater
- 17) "statsborgerskab", når der henvises til et luftfartsselskab: hvorvidt et luftfartsselskab opfylder krav vedrørende spørgsmål som f.eks. ejerskab, faktisk kontrol og hovedforretningssted
- 18) "charterflyvning": enhver erhvervmæssig lufttransport bortset fra ruteflyvning
- 19) "licens": i) for så vidt angår Den Europæiske Union og dens medlemsstater en licens og andre relevante dokumenter eller beviser, der udstedes i henhold til forordning (EF) nr. 1008/2008, og eventuelle senere instrumenter, og ii) for så vidt angår Israel en licens og andre relevante dokumenter eller beviser, der udstedes i henhold til artikel 18 i den israelske luftfartslov fra 2011, og eventuelle senere instrumenter
- 20) "pris":
 - a) "flybilletpriser", som betales til luftfartsselskaber eller deres agenter eller andre billetudstedere for at befordre passagerer og bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid, og

- b) "luftfragtrater", som betales for transport af fragt, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid.

Denne definition omfatter i givet fald overfladetransport i forbindelse med international lufttransport og de gældende vilkår.

- 21) "hovedforretningssted": et luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den kontraherende part, inden for hvilken luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af fortsat luftdygtighed, som angivet i selskabets licens
- 22) "forpligtelse til offentlig tjeneste": enhver forpligtelse, som pålægges luftfartsselskaber for at sikre et minimum af ruteflyvning på en fastlagt rute i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, prisfastsættelse eller mindstekapacitet, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser. Den pågældende kontraherende part kan yde luftfartsselskaber godtgørelse for at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste
- 23) "ruteflyvning": en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:
 - a) for hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til fragt og/eller post til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer)
 - b) de gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne:
 - i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
 - med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger.
- 24) "SESAR" (Single European Sky ATM Research): den tekniske gennemførelse af det fælles europæiske luftrum, som omfatter en samordnet, synkroniseret forskning, udvikling og ibrugtagning af de nye generationer af lufttrafikstyringssystemer
- 25) "støtte": ethvert økonomisk bidrag fra de kompetente myndigheder, et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans, når
 - a) en praksis hos de kompetente myndigheder, i et statsligt eller regionalt organ eller i en anden offentlig instans indebærer direkte overførsel af midler, som f.eks. tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler til selskabet eller overtagelse af dets passiver, f.eks. ved lånegarantier, kapitaltilførsler, ejerskab, beskyttelse mod konkurs eller forsikring
 - b) de kompetente myndigheder, et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans giver afkald på indtægter eller ikke inddriver beløb, der normalt skal betales

- c) de kompetente myndigheder, et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans leverer andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller køber varer eller tjenesteydelser eller
- d) de kompetente myndigheder, et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indbetaler midler til en finansieringsmekanisme eller overdrager det til et privat organ eller pålægger et privat organ at varetage en eller flere af den i a), b) og c) omhandlede type funktioner, som normalt ville påhvile staten og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis

og når modtageren herved får en fordel.

- 26) "territorium": for Israels vedkommende Staten Israels område og for Den Europæiske Unions vedkommende de landområder (hovedlandet og øer), indre farvande og det søterritorium, hvor EU-traktaterne finder anvendelse, på de vilkår, der er fastsat i EU-traktaterne og eventuelle senere instrumenter. Anvendelsen af denne aftale på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på, og heller ikke den fortsatte ikke-anvendelse på lufthavnen i Gibraltar af EU-luftfartsforanstaltninger, der var gældende pr. 18. september 2006 mellem medlemsstaterne, i overensstemmelse med den ministererklæring vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev vedtaget den 18. september 2006 i Cordoba. Anvendelsen af denne aftale berører ikke statussen for de territorier, der kom under israelsk administration efter juni 1967.
- 27) "brugerafgift": en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af faciliteter og tjenester i lufthavne og på lufthavnsområdet samt luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og -tjenester, herunder relaterede tjenester og faciliteter.

AFSNIT I

ØKONOMISKE BESTEMMELSER

ARTIKEL 2

Trafikrettigheder

1. I overensstemmelse med bilag I og II tildeler hver kontraherende part den anden part følgende rettigheder vedrørende den anden kontraherende parts luftfartsselskabers udøvelse af international lufttransport:
 - a) ret til at overflyve partens territorium uden at lande
 - b) ret til at lande på partens territorium med ethvert andet formål end medtagning eller afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post i lufttransport (tekniske landinger)
 - c) ret til under drift af en aftalt tjeneste på en fastlagt rute at lande på partens territorium for at medtage eller afsætte passagerer, fragt og/eller post i international trafik hver for sig eller sammen og
 - d) andre rettigheder som fastsat i denne aftale.
2. Intet i denne aftale tillægger luftfartsselskaber fra:
 - a) Israel retten til på en medlemsstats territorium at optage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på den pågældende medlemsstats territorium
 - b) Den Europæiske Union retten til på Israels territorium at optage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for anden destination på Israels territorium.

ARTIKEL 3

Tilladelse

1. Når en af de kontraherende parter kompetente myndigheder modtager ansøgninger om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab, udsteder de kompetente myndigheder passende tilladelser med det mindst mulige tidsforbrug til procedurer, forudsat
 - a) for så vidt angår et israelsk luftfartsselskab:
 - at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i Israel og har opnået tilladelse til at operere i overensstemmelse med lovgivningen i Israel og
 - at Israel udøver og opretholder effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet og

- at luftfartsselskabet ejes enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet og faktisk kontrolleres af Israel og/eller dets statsborgere
- b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:
- at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted på en EU-medlemsstats territorium i henhold til EU-traktaterne og har opnået tilladelse til at operere i overensstemmelse med Den Europæiske Unions lovgivning og
 - at den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af "Air Operator's Certificate", udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og at den kompetente myndighed er entydigt identificeret og
 - at luftfartsselskabet ejes direkte eller i kraft af en ejermajoritet og faktisk kontrolleres af EU-medlemsstater og/eller statsborgere i EU-medlemsstater eller de andre stater, der er opført i bilag III, og/eller statsborgere i disse stater
- c) at luftfartsselskabet opfylder betingelserne i de love og bestemmelser, som den kompetente myndighed normalt anvender i relation til udøvelse af international lufttransport og
- d) at bestemmelserne i artikel 13 (Flyvesikkerhed) og artikel 14 (Luftfartssikkerhed) håndhæves og anvendes.

ARTIKEL 3a

Gensidig anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer af luftfartsselskabernes egnethed og statsborgerskab

Efter modtagelsen af en ansøgning om tilladelse fra et luftfartsselskab fra den ene kontraherende part, anerkender den anden kontraherende parts kompetente myndigheder i givet fald den første kontraherende parts kompetente myndigheds konstatering af dette luftfartsselskabs egnethed og/eller statsborgerskab, som om denne konstatering er foretaget af partens egne kompetente myndigheder, uden yderligere forespørgsler herom, jf. dog litra a) nedenfor.

- a) Hvis den modtagende kontraherende parts kompetente myndigheder efter modtagelsen af et luftfartsselskabs ansøgning om en tilladelse eller efter tildelingen af en sådan tilladelse - til trods for den anden parts kompetente myndigheds konstatering - har særlig grund til at være bekymret for, at betingelserne i denne aftales artikel 3 (Tilladelse) for tildeling af de relevante tilladelser eller godkendelser ikke er opfyldt, underretter de straks disse myndigheder og forelægger vægtige grunde til deres bekymring. I så tilfælde kan hver kontraherende part anmode om et samråd, der kan omfatte repræsentanter for begge de kontraherende parter kompetente myndigheder og/eller yderligere oplysninger af relevans for denne bekymring, og sådanne anmodninger efterkommes, så snart dette er praktisk muligt. Findes der ingen løsning på spørgsmålet, kan en af de kontraherende parter forelægge spørgsmålet for det fælles udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 22 (Det Fælles Udvalg) i denne aftale og må i overensstemmelse med stk. 7 og 9 i artikel 22 (Det Fælles Udvalg), træffe passende beskyttelsesforanstaltninger i medfør af artikel 24 (Beskyttelsesforanstaltninger).

b) Disse procedurer omfatter ikke anerkendelse af konstateringer i relation til:

i) sikkerhedscertifikater eller -licenser

ii) sikkerhedsordninger eller

iii) forsikringsdækning.

ARTIKEL 4

Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse

1. Hver kontraherende parts kompetente myndigheder kan afslå, tilbagekalde, suspendere eller begrænse tilladelser til at operere eller på anden måde suspendere eller begrænse aktiviteterne for et luftfartsselskab fra en anden kontraherende part:

a) for så vidt angår et israelsk luftfartsselskab:

- hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedforretningssted i Israel eller ikke har opnået tilladelse til at operere i overensstemmelse med Israels gældende lovgivning eller
- hvis Israel ikke udøver eller opretholder effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet eller
- hvis luftfartsselskabet ikke ejes enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet eller faktisk kontrolleres af Israel og/eller dets statsborgere

b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:

- hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedforretningssted på en EU-medlemsstats territorium i henhold til EU-traktaterne eller ikke har opnået tilladelse til at operere i overensstemmelse med Den Europæiske Unions lovgivning eller
- hvis den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af "Air Operator's Certificate", ikke udøver eller opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er entydigt identificeret eller
- hvis luftfartsselskabet ikke ejes direkte eller i kraft af en ejermajoritet eller faktisk kontrolleres af EU-medlemsstater og/eller statsborgere i EU-medlemsstater eller de andre stater, der er opført i bilag III, og/eller statsborgere i disse stater

c) hvis luftfartsselskabet ikke overholder de love og andre forskrifter, der henvises til i denne aftales artikel 6 (Overholdelse af love og forskrifter)

d) hvis bestemmelserne i artikel 13 (Flyvesikkerhed) og artikel 14 (Luftfartssikkerhed) ikke håndhæves eller anvendes eller

e) hvis en kontraherende part i overensstemmelse med denne aftales artikel 7 (Konkurrencevilkår) har fastslået, at betingelserne for konkurrencevilkår ikke er opfyldt.

2. Medmindre det er bydende nødvendigt at gribe ind omgående for at hindre yderligere overtrædelse af denne artikels stk. 1, litra c) eller d), udøves de rettigheder, der etableres ved denne artikel, først efter samråd med den anden parts kompetente myndigheder.

ARTIKEL 5

Investeringer

1. Uanset artikel 3 (Tilladelse) og artikel 4 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse) i denne aftale, og efter at Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med artikel 22, stk. 10, (Det Fælles Udvalg) har undersøgt, om der kan anvendes gensidige ordninger, kan de kontraherende parter tillade, at Den Europæiske Unions medlemsstater eller deres statsborgere har ejermajoriteten i og/eller den faktiske kontrol med luftfartsselskaber fra Israel, eller at Israel eller dets statsborgere har ejermajoriteten i og/eller den faktiske kontrol med Den Europæiske Unions luftfartsselskaber, i overensstemmelse med betingelserne i stk. 2 i nærværende artikel.
2. I forbindelse med stk. 1 tillades investeringer, som foretages i de kontraherende parter interesse, i hvert enkelt tilfælde i kraft af en forudgående afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med artikel 22, stk. 2, (Det Fælles Udvalg) i denne aftale.

I afgørelsen fastsættes der betingelser for driften af de aftalte luftfartsforbindelser i henhold til denne aftale og for luftfartsforbindelser mellem tredjelande og de kontraherende parter. Bestemmelserne i aftalens artikel 22, stk. 9, (Det Fælles Udvalg) gælder ikke for denne type afgørelser.

ARTIKEL 6

Overholdelse af love og forskrifter

1. Når den ene kontraherende parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden kontraherende parts territorium, overholder de love og andre forskrifter, der på den anden kontraherende parts territorium gælder for luftfartøjers indflyvning i eller udflyvning fra dette territorium som led i international lufttransport eller for drift af og flyvning med luftfartøjer som led i international lufttransport.
2. Når den ene kontraherende parts luftfartsselskaber ankommer til, befinder sig i eller forlader den anden kontraherende parts territorium, skal de love og andre forskrifter, der på den anden kontraherende parts territorium gælder for ankomst til eller afgang fra dette territorium for passagerer, besætningsmedlemmer eller fragt om bord på luftfartøjer (herunder forskrifter om indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne eller, hvad post angår, postforskrifter), overholdes af henholdsvis for ombordværende passagerer, besætningsmedlemmer og fragt.

ARTIKEL 7

Konkurrencevilkår

1. De kontraherende parter bekræfter, at bestemmelserne i kapitel 3 (Konkurrence) i associeringsaftalens afsnit IV finder anvendelse på denne aftale.
2. De kontraherende parter anerkender, at det er deres fælles målsætning at skabe retfærdige konkurrencevilkår med henblik på udøvelse af lufttrafik. De kontraherende parter anerkender, at der er størst sandsynlighed for, at luftfartsselskaberne konkurrerer loyalt, hvis de pågældende luftfartsselskaber opererer på et fuldt ud kommercielt grundlag og ikke modtager støtte, og der sikres neutral og ikke-diskriminerende adgang til lufthavnsfaciliteter, tjenester og tildeling af slots.
3. Hvis en kontraherende part finder, at der gælder betingelser på den anden kontraherende parts territorium, navnlig som følge af støtte, som vil have negativ indflydelse på den pågældende parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere, kan den pågældende part forelægge den anden kontraherende part sine bemærkninger. Den kan endvidere anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i denne aftales artikel 22 (Det Fælles Udvalg). Der skal iværksættes samråd inden for 30 dage efter modtagelse af en sådan anmodning. Hvis der ikke opnås en tilfredsstillende aftale inden for 30 dage fra iværksættelsen af samrådet, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den kontraherende part, der anmodede om samrådet, kan træffe foranstaltninger til at afvise, nægte, tilbagekalde, suspendere eller pålægge relevante betingelser for de berørte luftfartsselskabers tilladelser i overensstemmelse med artikel 4 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse).
4. De foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 3, skal være relevante, forholdsmæssige og med hensyn til anvendelsesområde og varighed begrænsede til det, der er strengt nødvendigt. De må udelukkende være rettet imod de luftfartsselskaber, der drager fordel af de forhold, hvortil der henvises i stk. 3, og skal gælde, uden at dette berører hver kontraherende parts ret til at træffe foranstaltninger i henhold til artikel 23 (Tvistbilæggelse og voldgift).
5. De kontraherende parter er enige om, at den israelske regerings bidrag til at dække yderligere sikkerhedsudgifter, som afholdes af de israelske luftfartsselskaber som følge af den israelske regerings instrukser, ikke er illoyal konkurrence og ikke betragtes som tilskud i forbindelse med denne artikel, forudsat at:
 - a) en sådan støtte udelukkende dækker omkostninger, som skal afholdes af de israelske luftfartsselskaber, når de gennemfører ekstra sikkerhedsforanstaltninger, som kræves af de israelske myndigheder, og som ikke er Den Europæiske Unions luftfartsselskaber ikke påføres eller skal afholde, og
 - b) sådanne sikkerhedsomkostninger er præcist identificeret og kvantificeret af Israel og
 - c) Det Fælles Udvalg en gang om året modtager en rapport med angivelse af det samlede beløb for sikkerhedsomkostninger og den israelske regerings bidrag dertil i det foregående år.
6. Hver kontraherende part kan efter at have underrettet den anden kontraherende part henvende sig til de ansvarlige regeringsorganer på den anden kontraherende parts

territorium, herunder organer på statsligt, regionalt eller lokalt plan, for at drøfte spørgsmål i forbindelse med denne artikel.

7. Bestemmelserne i denne artikel finder anvendelse med forbehold af de kontraherende parter love og forskrifter angående forpligtelse til offentlig tjeneste på de kontraherende parter territorier.

ARTIKEL 8

Kommercielle muligheder

Repræsentanter for luftfartsselskaber

1. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til at etablere de repræsentationer og faciliteter på den anden kontraherende parts territorium, der er nødvendige for at levere lufttransporttjenester og markedsføre og sælge lufttransport, herunder accessoriske eller supplerende tjenester.
2. Begge kontraherende parter luftfartsselskaber har ret til at tage ledelses-, salgs-, teknisk, drifts- og andet specialiseret personale, som er nødvendigt, for at de kan levere lufttransporttjenesterne, med ind på den anden kontraherende parts territorium og beholde det dér i overensstemmelse med den andens kontraherende parts love og andre forskrifter om indrejse, ophold og beskæftigelse.

Groundhandling

3. a) Hvert luftfartsselskab har med hensyn til groundhandling på den anden kontraherende parts territorium, jf. dog litra b):
 - i) ret til at varetage sin egen groundhandling ("egen-groundhandling") eller
 - ii) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, der kan levere groundhandlingtjenester som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver kontraherende parts love og forskrifter og opererer på markedet.
- b) For følgende kategorier af groundhandlingtjenester, dvs. bagagehåndtering, forpladshandling, brændstof- og oliepåfyldning samt fysisk håndtering af fragt og post mellem lufthavnsterminalen og luftfartøjet, må rettighederne under litra a), nr. i) og ii), kun være underlagt fysiske eller operationelle begrænsninger i henhold til de love og forskrifter, der gælder på den anden kontraherende parts territorium. I tilfælde hvor sådanne begrænsninger udelukker egen-groundhandling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af groundhandlingtjenester, skal alle luftfartsselskaber have lige og ikke-diskriminerende adgang til alle tjenester af den art. Priserne for sådanne tjenester må ikke overstige deres fulde omkostninger, herunder en rimelig fortjeneste på aktiver efter afskrivning.

Salg, lokale udgifter og overførsel af midler

4. Hver af de kontraherende parter luftfartsselskaber må på den anden kontraherende parts territorium sælge lufttransporttjenester direkte og/eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsagenter, andre mellemlidende udpeget af luftfartsselskabet eller via internettet eller enhver anden tilgængelig kanal. Hvert luftfartsselskab har ret til at sælge og enhver person til at købe sådanne transporttjenester i den lokale eller en frit omsættelig valuta.
5. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning på et hvilket som helst tidspunkt og på en hvilken som helst måde, frit og uden restriktioner eller afgifter, at omveksle og overføre lokale indtægter til en frit konvertibel valuta og til den gældende officielle valutakurs fra den anden kontraherende parts territorium til hjemlandet eller, hvis det ikke strider mod generelt gældende love eller forskrifter, til et eller flere lande efter selskabets eget valg.
6. De kontraherende parter luftfartsselskaber har ret til at betale udgifter, der påløber lokalt på den anden kontraherende parts territorium, herunder køb af brændstof, i den lokale valuta. De kontraherende parter luftfartsselskaber kan vælge at betale sådanne udgifter på den anden kontraherende parts territorium i frit konvertible valutaer i overensstemmelse med de lokale valutaforskrifter.

Samarbejdsordninger

7. I forbindelse med drift eller udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan de kontraherende parter luftfartsselskaber indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. reservering af kapacitet og fælles rutenumre, med:
 - a) et eller flere af de kontraherende parter luftfartsselskaber og
 - b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og
 - c) land- eller søtransportvirksomheder

under forudsætning af, at i) det opererende luftfartsselskab er indehaver af de relevante trafikrettigheder, og ii) det markedsførende luftfartsselskab har de fornødne ruterrettigheder inden for rammerne af de relevante bilaterale bestemmelser og iii) ordningerne opfylder de krav til sikkerhed og konkurrence, der normalt gælder for sådanne ordninger. Når der sælges passagertransporttjenester til flyvning med fælles rutenummer, skal køberen på salgsstedet, eller i hvert fald ved indtjekning eller ombordstigning, hvis der ikke skal tjekkes ind i forbindelse med en tilsluttende flyforbindelse, informeres om, hvilke transportleverandører, der driver hvilke afsnit af ruten.

Overfladetransport

8. a) For passagertransport gælder, at leverandører af overfladetransporttjenester ikke er omfattet af love og forskrifter for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransporttjenesten i eget navn. Leverandører af overfladetransport kan frit vælge, om de vil indgå samarbejdsaftaler. Når leverandører af overfladetransport træffer afgørelse om en sådan aftale, kan de bl.a. tage hensyn til forbrugernes interesser og til tekniske, økonomiske, plads- og kapacitetsmæssige begrænsninger.

b) Uanset andre bestemmelser i denne aftale har de kontraherende parter luftfartsselskaber og indirekte fragtttransportudbydere desuden i forbindelse med international lufttransport ret til frit og uden restriktioner at transportere fragt til og fra destinationer i Israel og Den Europæiske Union eller i tredjelande med enhver form for overfladetransport, herunder transport til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og i givet fald til at transportere fragt under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Sådan fragt skal, uanset om der er tale om overflade- eller lufttransport, have adgang til lufthavnens toldmyndigheder og -faciliteter. Luftfartsselskaberne kan vælge selv at udføre deres overfladetransport eller at tilbyde overfladetransport via aftaler med andre virksomheder, herunder andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale fragttjenester kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

Leasing

9. a) Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til at varetage de aftalte luftfartstjenester ved anvendelse af luftfartøjer, der leases med eller uden besætning fra andre luftfartsselskaber, også fra tredjelande, når alle deltagere i sådanne ordninger opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som de kontraherende parter normalt anvender på sådanne ordninger.
- b) Ingen af de kontraherende parter må pålægge luftfartsselskaber, der leaser deres udstyr ud, at de skal besidde trafikrettigheder i henhold til denne aftale.
- c) Et israelsk luftfartsselskab eller et luftselskab fra Den Europæiske Union må kun undtagelsesvis eller for at opfylde midlertidige behov foretage leasing med besætning (wet-leasing) af et luftfartøj hos et luftfartsselskab fra et andet tredjeland end dem, der er anført i bilag III, med det formål at udnytte rettighederne i denne aftale. En sådan leasing skal forelægges i) til forudgående godkendelse hos den myndighed, der har udstedt det udlejende luftfartsselskabs licens, og ii) til orientering for den kompetente myndighed hos den anden kontraherende part, hvor det er hensigten at indsætte det wet-leasede luftfartøj.

I forbindelse med dette afsnit forstås ved "luftfartøj" et luftfartøj fra et luftfartsselskab fra et tredjeland, som ikke har driftsforbud i Den Europæiske Union og/eller Israel.

Franchising og branding

10. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til at indgå i franchising- eller brandingordninger med selskaber, herunder luftfartsselskaber, i hver af de kontraherende parter område eller i tredjelande, forudsat at luftfartsselskaberne har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som de kontraherende parter normalt anvender på sådanne ordninger, navnlig om adgang til at få oplyst, hvilke luftfartsselskaber der driver ruten.

Tildeling af lufthavnsslots

11. De kontraherende parter skal sikre, at deres procedurer, retningslinjer og forskrifter om forvaltning af slots, der finder anvendelse på lufthavne på deres territorier, gennemføres på en gennemsigtig og effektiv måde uden forskelsbehandling.

Samråd i Det Fælles Udvalg

12. Hvis en af de kontraherende parter mener, at den anden kontraherende part overtræder bestemmelserne i denne artikel, kan den underrette den anden kontraherende part om sine konstateringer og anmode om samråd i henhold til stk. 4 i artikel 22 (Det Fælles Udvalg).

ARTIKEL 9

Told og afgifter

1. Luftfartøjer, som benyttes i international lufttransport af et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, jordbaseret udstyr, beholdninger af brændstof, smøreolier, teknisk forråd, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre produkter, som sælges eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre produkter, som udelukkende bruges i forbindelse med drift eller servicering af luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, er ved ankomsten på en kontraherende parts territorium på et gensidigt grundlag fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, told, punktafgifter og andre lignende afgifter, som a) opkræves af nationale, statslige eller lokale myndigheder eller Den Europæiske Union og b) ikke bygger på omkostningerne ved de ydede tjenester, forudsat at udstyr, forsyninger og beholdninger forbliver om bord på luftfartøjet.
2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen ved en ydet tjeneste, er følgende genstande på et gensidigt grundlag også fritaget for de skatter, afgifter, vederlag og gebyrer, som er omhandlet i denne artikels stk. 1:
 - a) luftfartøjsforråd, der indføres til eller leveres på en kontraherende parts territorium og inden for rimelighedens grænser tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium, hvor forrådet er leveret
 - b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer), der indføres til en kontraherende parts territorium til servicering, vedligeholdelse eller reparation af et af den anden kontraherende parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport
 - c) brændstof, smøreolie og teknisk forråd, der indføres til eller leveres på en kontraherende parts territorium til brug i et luftfartøj, som et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium
 - d) tryksager, jf. de kontraherende parter respektive toldregler, der indføres til eller leveres på en kontraherende parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber benytter til international

lufttransport, også hvis tryksagerne skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium, og

- e) flyvesikkerheds- og sikkerhedsbeskyttelsesudstyr til brug i lufthavne eller fragtterminaler.
- 3. Intet i denne aftale er til hinder for, at en kontraherende part uden forskelsbehandling kan opkræve enhver form for skatter, afgifter eller gebyrer på brændstof, der på dens territorium leveres til brug i et luftfartsselskabs luftfartøj, som opererer mellem to destinationer på dens territorium. Når den ene kontraherende parts luftfartsselskaber ankommer til, befinder sig i eller forlader den anden kontraherende parts territorium, overholder de denne parts love og andre forskrifter for salg, levering og brug af flybrændstof.
- 4. Almindeligt luftfartsudstyr samt materiale, forsyninger og reservedele som omhandlet i stk. 1 og 2, der normalt forefindes om bord på luftfartøj, som drives af et af de kontraherende parter luftfartøjer, må kun aflæses på den anden kontraherende parts territorium med godkendelse fra dens toldmyndigheder og kan forlanges opbevaret under tilsyn eller kontrol af nævnte toldmyndigheder, indtil det reeksporteres eller på anden måde håndteres i overensstemmelse med toldforskrifterne.
- 5. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en kontraherende parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med et andet luftfartsselskab, som den anden kontraherende part yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de i stk. 1 og 2 omhandlede genstande på den anden parts territorium.
- 6. Intet i denne aftale hindrer parterne i at opkræve skat, told, gebyrer eller afgifter på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en luftrute mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og ombordstigning er tilladt.
- 7. Bestemmelserne i denne aftale berører ikke momsområdet, bortset fra importmoms. Bestemmelserne i de respektive gældende konventioner mellem en EU-medlemsstat og Israel med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital berøres ikke af denne aftale.

ARTIKEL 10

Gebyrer for brug af lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester

- 1. De kontraherende parter skal sikre, at de brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden kontraherende parts luftfartsselskaber med henblik på luftfarts- og flyvekontrolltjenester, er omkostningsrelaterede og ikke-diskriminerende. I alle tilfælde må den anden kontraherende parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab.
- 2. De kontraherende parter skal sikre, at de brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden kontraherende parts luftfartsselskaber for anvendelse af lufthavne, luftfartssikkerhed og dermed forbundne faciliteter og tjenester, ikke er uretmæssigt diskriminerende og er ligeligt fordelt

blandt kategorierne af brugere. Disse afgifter kan afspejle, men må ikke overstige, de kompetente afgiftsopkrævende myndigheders eller organers samlede omkostninger ved at stille passende faciliteter og tjenester i forbindelse med lufthavns- og luftfartssikkerhed til rådighed i lufthavnen eller inden for den pågældende lufthavns system. Afgifterne kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves brugerafgift for, skal være effektive og have den bedst mulige økonomi. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af de pågældende afgifter ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.

3. Hver kontraherende part tilskynder til samråd mellem de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer på dens område og de luftfartsselskaber eller deres repræsentative organer, som benytter tjenesterne og faciliteterne, og tilskynder de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer til at give hver enkelt lufthavnsbruger eller lufthavnsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af afgiftssystemet eller niveauet for alle de afgifter, der opkræves i hver enkelt lufthavn af lufthavnsforvaltningsorganerne, da sådanne oplysninger kan være nødvendige for at muliggøre en korrekt nyvurdering af afgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i stk. 1 og 2 i denne artikel. Hver kontraherende part opfordrer sine kompetente afgiftsopkrævende myndigheder til at give brugerne et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter, inden der foretages ændringer.
4. I forbindelse med bilæggelse af tvister i henhold til artikel 23 (Tvistbilæggelse og voldgift) anses ingen af de kontraherende parter for at have overtrådt en bestemmelse i denne artikel, medmindre a) den kontraherende part undlader at foretage en nyvurdering af en afgift eller praksis, som den anden kontraherende part har klaget over, inden for et rimeligt tidsrum, eller b) hvis den kontraherende part efter en sådan nyvurdering ikke gør alt, hvad den kan for at ændre en afgift eller praksis, som ikke er i overensstemmelse med denne artikel.

ARTIKEL 11

Prisfastsættelse

1. De kontraherende parter tillader, at luftfartsselskaberne fastsætter priser frit på grundlag af fri og loyal konkurrence.
2. De kontraherende parter kan ikke kræve, at priserne indberettes.
3. Der kan indledes drøftelser blandt de kompetente myndigheder for at diskutere anliggender som f.eks., men ikke udelukkende, priser, som kan være uretfærdige, urimelige eller diskriminerende.

ARTIKEL 12

Statistikker

1. Hver kontraherende part fremlægger de statistikker for den anden kontraherende part, der er påkrævet i henhold til nationale love og forskrifter, og efter anmodning andre statistiske oplysninger, som med rimelighed kan kræves med henblik på at gennemgå driften af luftfartstjenesterne i henhold til denne aftale.
2. De kontraherende parter samarbejder inden for rammerne af Det Fælles Udvalg i henhold til artikel 22 (Det Fælles Udvalg) med henblik på at lette udvekslingen af statistiske oplysninger for at overvåge udviklingen i luftfartstjenester i henhold til denne aftale.

AFSNIT II

FORSKRIFTSMÆSSIGT SAMARBEJDE

ARTIKEL 13

Flyvesikkerhed

1. Uden at dette berører beføjelserne hos de kontraherende parter lovgivende myndigheder, skal de kontraherende parter samarbejde tæt inden for flyvesikkerhed med henblik på, i det omfang det er praktisk muligt, at etablere harmoniserede regler eller gensidig anerkendelse af hinandens sikkerhedsstandarder. Det Fælles Udvalg fører med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) tilsyn med dette samarbejde.
2. De kontraherende parter sikrer, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer som minimum fastlægger de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport, der er anført i bilag IV, del A, som specificeret i bilag VI.
3. De kontraherende parter kompetente myndigheder skal i forbindelse med den lufttransport, der er omfattet af denne aftale, anerkende gyldigheden af luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og licenser, som de hver især har udstedt eller valideret, og som stadig er i kraft, forudsat at kravene til sådanne beviser eller licenser mindst svarer til de minimumsnormer, som måtte være fastsat i medfør af konventionen. De kompetente myndigheder kan dog i forbindelse med flyvninger over eget territorium nægte at anerkende gyldigheden af beviser og licenser til deres egne statsborgere, der er udstedt eller valideret af den anden parts myndigheder.
4. Hver af de kontraherende parter kan til enhver tid anmode om samråd om de sikkerhedsstandarder, der anvendes af den anden kontraherende part i forbindelse med luftfartsfaciliteter, flyvebesætninger, luftfartøjer og luftfartøjsdrift. Sådanne samråd skal finde sted senest 30 dage efter, at den pågældende anmodning er fremsat.
5. Hvis en af de kontraherende parter efter disse samråd finder, at den anden kontraherende part ikke effektivt opretholder og forvalter sikkerhedsstandarder på de områder, der er omhandlet i stk. 4, og som opfylder de standarder, der blev fastsat på det pågældende tidspunkt i medfør af konventionen, underrettes den anden kontraherende part om disse konstateringer og om de skridt, der skønnes nødvendige for at opfylde ICAO's standarder. Den anden kontraherende part skal derefter træffe passende afhjælpende foranstaltninger inden for et aftalt tidsrum.
6. De kontraherende parter sørger for, at hvis et luftfartøj, der er registreret hos en af de kontraherende parter, mistænkes for ikke at opfylde de internationale normer for flyvesikkerhed i henhold til konventionen og lander i lufthavne, der er åbne for international lufttrafik på den anden kontraherende parts territorium, så foretager den anden kontraherende parts kompetente myndigheder rampeinspektioner på og omkring luftfartøjet for at kontrollere dels gyldigheden af dets og dets personales dokumenter, dels luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbart synlige tilstand.

7. De kontraherende parter kompetente myndigheder kan omgående træffe alle passende foranstaltninger, hvis de konstaterer, at et luftfartøj, en luftfartøjskomponent eller en arbejdsgang muligvis:
 - a) ikke opfylder de minimumsnormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller
 - b) som følge af en inspektion som omhandlet i stk. 6 i henhold til artikel 16 i konventionen giver anledning til alvorlig tvivl om, hvorvidt et luftfartøj eller driften af et luftfartøj opfylder de minimumsnormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller
 - c) giver anledning til stærk formodning om, at opretholdelsen og forvaltningen af de minimumsnormer, der er fastsat i medfør af konventionen, er mangelfuld.
8. Hvis den ene kontraherende parts kompetente myndigheder handler i medfør af stk. 7, underretter de omgående den anden kontraherende parts kompetente myndigheder og begrundet de truffe foranstaltninger.
9. Hvis det for at garantere sikkerheden i forbindelse med et luftfartsselskabs drift er afgørende, at der omgående handles, forbeholder hver kontraherende part sig ret til straks at suspendere eller ændre driftstilladelsen for et eller flere luftfartsselskaber fra den anden kontraherende part.
10. Hvis foranstaltninger, der er truffet i medfør af stk. 7 eller 9, ikke indstilles, selv om der ikke længere er grundlag for dem, kan hver af de kontraherende parter indbringe sagen for Det Fælles Udvalg.

ARTIKEL 14

Luftfartssikkerhed

1. De kontraherende parter bekræfter deres forpligtelser over for den anden part til at sørge for, at den civile luftfartssikkerhed beskyttes mod ulovlige handlinger, herunder særlig deres forpligtelser i henhold til konventionen, konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, og protokollen til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988, for så vidt begge kontraherende parter er parter i disse konventioner, samt alle andre konventioner og protokoller, der omhandler civil luftfartssikkerhed, som begge kontraherende parter har tiltrådt.
2. De kontraherende parter yder efter anmodning hinanden al nødvendig bistand for at forhindre kapring af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger til skade for sikkerheden for sådanne luftfartøjer og deres passagerer og besætninger samt lufthavne og luftnavigationsanlæg og alle andre sikkerhedstrusler mod den civile luftfart.

3. I deres indbyrdes forbindelser handler de kontraherende parter i overensstemmelse med de sikkerhedsnormer for luftfarten og - i det omfang parterne anvender den - den anbefalede praksis, som ICAO har opstillet, og som er optaget som bilag til konventionen, i det omfang sådanne sikkerhedsbestemmelser gælder for de kontraherende parter. Begge kontraherende parter forlanger, at operatører af luftfartøjer, der er opført i deres luftfartøjsregister, eller luftfartøjsoperatører, som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på deres territorium, og operatører af lufthavne på deres territorium handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.
4. Hver kontraherende part sikrer, at der træffes effektive foranstaltninger på dens territorium for at beskytte luftfartøjer, screene passagerer og deres håndbagage og i passende omfang kontrollere besætning, fragt (herunder indskrevet bagage) og luftfartøjsforråd forud for og under ombordstigning eller lastning, og at disse foranstaltninger tilpasses til stigninger i trusselsniveauet. De kontraherende parter er enige om, at det kan forlanges af deres luftfartsselskaber, at de overholder de bestemmelser om luftfartssikkerhed, jf. stk. 3, som den anden kontraherende part stiller krav om som forudsætning for indflyvning i eller udflyvning af denne anden kontraherende parts territorium, eller når de befinder sig på det. Hvis en kontraherende part får kendskab til en specifik trussel for en specifik flyvning eller en række specifikke flyvninger til eller fra den anden kontraherende parts territorium, underretter den den anden kontraherende part, og førstnævnte kontraherende part kan beslutte at træffe særlige sikkerhedsforanstaltninger for at tage hensyn til den specifikke trussel i overensstemmelse med stk. 6.
5. De kontraherende parter er enige om at søge at opnå gensidig anerkendelse af hinandens sikkerhedsstandarder. Med henblik herpå indfører de administrative ordninger, som giver mulighed for samråd om eksisterende eller planlagte luftfartssikkerhedsforanstaltninger og samarbejde og udveksling af oplysninger om kvalitetskontrollforanstaltninger, der gennemføres af de kontraherende parter. En kontraherende part kan også anmode om samarbejde fra den anden kontraherende part til at vurdere, hvorvidt særlige sikkerhedsforanstaltninger hos den anden kontraherende part opfylder kravene hos den anmodende kontraherende part. Den anmodende kontraherende part kan efter overvejelse af vurderingens resultater beslutte, at der skal anvendes sikkerhedsforanstaltninger af en tilsvarende standard på den anden kontraherende parts territorium, således at transitpassagerer, -bagage og/eller -fragt ikke behøver at blive screenet igen på den anmodende kontraherende parts territorium. En sådan beslutning meddeles den anden kontraherende part.
6. Hver kontraherende part skal desuden reagere imødekomende på enhver anmodning fra den anden kontraherende part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse mod en særlig trussel. Undtagen i nødsituationer underretter hver kontraherende part forudgående den anden kontraherende part om eventuelle særlige sikkerhedsforanstaltninger, som den påtænker at indføre, og som kunne få betydelig finansiel eller operationel indflydelse på de luftfartstjenester, der er omfattet af denne aftale. Med henblik på at drøfte sådanne sikkerhedsforanstaltninger kan hver kontraherende part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i denne aftales artikel 22 (Det Fælles Udvalg).

7. Ved kapring af et civilt luftfartøj eller andre ulovlige handlinger mod sikkerheden for luftfartøjer, passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg, eller ved trussel herom, bistår de kontraherende parter hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger med henblik på hurtigt og sikkert at bringe en sådan hændelse eller trussel til ophør.
8. Hver kontraherende part træffer alle de foranstaltninger, den finder praktisk mulige, for at sikre, at et luftfartøj, som er udsat for kapring eller anden ulovlig handling, og som befinder sig på jorden på dens territorium, tilbageholdes på jorden, medmindre dets afrejse er påkrævet på grund af et overordnet hensyn til beskyttelsen af menneskeliv. Når det er praktisk muligt, træffes sådanne foranstaltninger efter gensidige samråd.
9. Hvor en kontraherende part har rimelig grund til at antage, at den anden kontraherende part har fraveget denne artikels bestemmelser om luftfartssikkerhed, kan denne kontraherende part anmode om øjeblikkelige samråd med den anden kontraherende part.
10. Uden at gyldigheden af artikel 4 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse) derved indskrænkes, er den omstændighed, at det ikke lykkes at nå frem til en tilfredsstillende løsning inden for femten (15) dage efter, at en sådan anmodning er fremsat, tilstrækkelig grund til at afslå, tilbagekalde, begrænse eller pålægge betingelser for den driftstilladelse, der er udstedt til et eller flere af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber.
11. Hvis en umiddelbar og ekstraordinær trussel gør det nødvendigt, kan en af de kontraherende parter træffe foreløbige foranstaltninger, inden der er gået femten (15) dage.
12. Medmindre der er behov for umiddelbar indgriben for at beskytte transportsikkerheden bekræfter de kontraherende parter, at de ved overvejelser af sikkerhedsforanstaltninger vil evaluere eventuelle negative økonomiske og operationelle konsekvenser for luftfartsselskabers drift i henhold til denne aftale og - medmindre de er forhindret gennem lovgivningen - tage hensyn hertil, når de beslutter, hvilke foranstaltninger der er nødvendige og hensigtsmæssige for at løse de pågældende sikkerhedsproblemer.
13. Foranstaltninger truffet efter stk. 10 eller 11 ophæves, så snart den anden kontraherende part opfylder denne artikels bestemmelser.
14. Uanset bestemmelserne i denne artikel er de kontraherende parter enige om, at en part ikke forpligtes til at afsløre oplysninger, der kan skade kontraherende parters nationale sikkerhedsinteresser.

ARTIKEL 15

Lufttrafikstyring

1. De kontraherende parter er enige om at arbejde tæt sammen om lufttrafikstyring for at udvide det fælles europæiske luftrum til også at omfatte Israel for at forbedre sikkerheden og effektiviteten generelt for den almene lufttrafik, optimere kapaciteten og begrænse forsinkelser mest muligt. Med henblik herpå deltager Israel som observatør i Udvalget for det Fælles Luftrum. Det Fælles Udvalg overvåger denne samarbejdsproces.

2. For at gøre det lettere at anvende lovgivningen om det fælles europæiske luftrum på deres territorier:
 - a) træffer Israel de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse sine institutionelle strukturer for lufttrafikstyringen til forholdene i det fælles europæiske luftrum, navnlig ved at oprette et passende nationalt tilsynsorgan, der som minimum er funktionelt uafhængigt af luftfartstjenesteudøvere, og
 - b) inddrager Den Europæiske Union Israel i relevante operationelle initiativer på områderne luftfartstjenester, luftrum og interoperabilitet, som udspringer af etableringen af det fælles europæiske luftrum, navnlig ved at gennemføre en hensigtsmæssig samordning vedrørende SESAR.
3.
 - a) De kontraherende parter sikrer, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer som minimum fastlægger de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport, der er anført i bilag IV, del B, afdeling A, som specificeret i bilag VI.
 - b) De kontraherende parter bestræber sig på at handle i overensstemmelse med Den Europæiske Unions forskriftsmæssige krav og standarder vedrørende lufttransport, der er anført i bilag IV, del B, afdeling B, som specificeret i bilag VI.

ARTIKEL 16

Miljø

1. De kontraherende parter erkender, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik.
2. De kontraherende parter anerkender, at en effektiv global, regional, national og/eller lokal indsats er påkrævet for at minimere den civile luftfarts miljøpåvirkninger.
3. De kontraherende parter anerkender betydningen af at arbejde sammen og inden for rammerne af multilaterale drøftelser overveje og minimere luftfartens konsekvenser for miljøet og økonomien og sikre, at alle afhjælpende foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med aftalens målsætninger.
4. Intet i denne aftale skal forstås således, at det begrænser de kontraherende parters kompetente myndigheders beføjelse til at træffe alle hensigtsmæssige foranstaltninger for at forebygge eller på anden måde gribe ind over for lufttransportens miljømæssige virkninger, hvis sådanne foranstaltninger anvendes uden national forskelsbehandling.
5. De kontraherende parter sikrer, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer som minimum fastlægger de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport, der er anført i bilag IV, del C, som specificeret i bilag VI.

ARTIKEL 17

Luftfartsselskabers erstatningsansvar

1. De kontraherende parter bekræfter deres forpligtelser i henhold til konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999 (Montrealkonventionen).
2. De kontraherende parter sikrer, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer som minimum fastlægger de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport, der er anført i bilag IV, del D, som specificeret i bilag VI.

ARTIKEL 18

Forbrugerrettigheder og beskyttelse af personoplysninger

De kontraherende parter sikrer, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer som minimum fastlægger de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport, der er anført i bilag IV, del E, som specificeret i bilag VI.

ARTIKEL 19

Edb-reservationssystemer

De kontraherende parter skal anvende deres love og andre forskrifter, herunder konkurrencereglerne, for edb-reservationssystemer på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag. En kontraherende parts edb-reservationssystemer, luftfartsselskaber og rejsebureauer skal gives samme behandling som den, der gives til edb-reservationssystemer, luftfartsselskaber og rejsebureauer, der opererer i den anden kontraherende parts område.

ARTIKEL 20

Sociale aspekter

De kontraherende parter sikrer, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer som minimum fastlægger de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport, der er anført i bilag IV, del F, som specificeret i bilag VI.

AFSNIT III

INSTITUTIONELLE BESTEMMELSER

ARTIKEL 21

Fortolkning og håndhævelse

1. De kontraherende parter træffer alle passende generelle eller særlige foranstaltninger for at sikre, at de forpligtelser, der følger af aftalen, opfyldes, og afstår fra alle foranstaltninger, der kan bringe virkeliggørelsen af aftalens målsætninger i fare.
2. Hver kontraherende part er på sit eget territorium ansvarlig for en korrekt håndhævelse af aftalen og navnlig de forskriftsmæssige krav og standarder for lufttransport, der er anført i bilag IV, som specificeret i bilag VI.
3. De kontraherende parter giver hver især den anden kontraherende part alle nødvendige oplysninger og enhver nødvendig bistand, der er omfattet af gældende lov i den pågældende kontraherende part, i forbindelse med undersøgelser af eventuelle overtrædelser, som den anden kontraherende part foretager inden for rammerne af sine beføjelser i henhold til denne aftale.
4. Når de kontraherende parter udøver de beføjelser, denne aftale giver dem, i anliggender, som er af interesse for den anden kontraherende part, og som berører den anden kontraherende parts myndigheder eller virksomheder, skal den anden kontraherende parts kompetente myndigheder underrettes om alle enkeltheder og have lejlighed til at udtale sig, inden den endelige afgørelse træffes.

ARTIKEL 22

Det Fælles Udvalg

1. Der nedsættes et udvalg bestående af repræsentanter for de kontraherende parter (herefter benævnt "Det Fælles Udvalg"), som skal forvalte aftalen og sikre, at den gennemføres korrekt. Med henblik herpå fremsætter det henstillinger og træffer afgørelser i de tilfælde, der er omhandlet i aftalen.
2. Det Fælles Udvalgs afgørelser træffes ved konsensus og er bindende for de kontraherende parter. De kontraherende parter sætter dem i kraft efter hver deres regler.
3. Det Fælles Udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.
4. Det Fælles Udvalg mødes efter behov, dog mindst én gang om året. De kontraherende parter kan hver især anmode om, at der indkaldes til et møde.
5. En kontraherende part kan også anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse problemer med fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt, og senest to måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem de kontraherende parter.

6. De kontraherende parter udveksler oplysninger og fører på en af de kontraherende parters foranledning samråd i Det Fælles Udvalg for at sikre, at aftalen gennemføres korrekt.
7. Hvis en af de kontraherende parter finder, at den anden kontraherende part ikke efterkommer en af Det Fælles Udvalgs afgørelser korrekt, kan den anmode om, at spørgsmålet behandles i Det Fælles Udvalg. Hvis Det Fælles Udvalg ikke kan løse spørgsmålet selv i løbet af to måneder efter, at det er blevet indbragt, kan den anmodende kontraherende part træffe passende beskyttelsesforanstaltninger efter artikel 24 (Beskyttelsesforanstaltninger).
8. Det Fælles Udvalgs afgørelser indeholder en angivelse af, hvornår de kontraherende parter skal iværksætte dem, samt andre oplysninger, som måtte være relevante for de økonomiske beslutningstagere.
9. Hvis Det Fælles Udvalg ikke træffer afgørelse i et spørgsmål senest seks måneder efter, at det er blevet indbragt, kan de kontraherende parter træffe nødvendige midlertidige beskyttelsesforanstaltninger efter artikel 24 (Beskyttelsesforanstaltninger), jf. dog stk. 2.
10. Det Fælles Udvalg undersøger spørgsmål om bilaterale investeringer med majoritetsandele eller ændringer i den faktiske kontrol af de kontraherende parters luftfartsselskaber.
11. Det Fælles Udvalg fremmer også samarbejdet ved at:
 - a) varetage sine specifikke opgaver i forbindelse med det forskriftsmæssige samarbejde, jf. afsnit II i denne aftale
 - b) fremme informationsudveksling på ekspertniveau om initiativer og udvikling inden for lovgivning eller forskrifter, herunder på områderne luftfartssikkerhed, flyvesikkerhed, miljø, luftfartsinfrastruktur (herunder slots), konkurrencevilkår og forbrugerbeskyttelse
 - c) regelmæssigt at undersøge, hvilke følger aftalens gennemførelse får for forholdene på arbejdsmarkedet, især for beskæftigelsen, og ved at tilrettelægge formålstjenlige reaktioner på indvendinger, der findes berettigede
 - d) opnå konsensual enighed om forslag, fremgangsmåder eller dokumenter af proceduremæssig art i direkte tilknytning til denne aftales funktion og
 - e) overveje potentielle områder, hvor denne aftale kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af denne aftale
 - f) behandle anvendelsen af afdeling A.1 i bilag IV (liste over luftfartsselskaber med driftsforbud).
12. Parternes fælles mål er at skabe flest mulig fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger på begge sider ved at udvide denne aftale til at omfatte tredjelande. Det Fælles Udvalg skal derfor arbejde på at udarbejde et forslag vedrørende de betingelser og procedurer, herunder alle nødvendige ændringer af denne aftale, som vil være påkrævede, for at tredjelande kan tiltræde aftalen.

ARTIKEL 23

Twistbilæggelse og voldgift

1. Hver af de kontraherende parter kan gennem diplomatiske kanaler indbringe alle tvister vedrørende anvendelsen eller fortolkningen af denne aftale, der ikke er løst efter artikel 22 (Det Fælles Udvalg), for det associeringsråd, der er oprettet ved associeringsaftalen. I forbindelse med denne artikel fungerer det i henhold til associeringsaftalen oprettede associeringsråd som fælles udvalg.
2. Associeringsrådet kan bilægge tvisten ved en afgørelse.
3. De kontraherende parter træffer de nødvendige foranstaltninger for at gennemføre den i stk. 2 omhandlede afgørelse.
4. Er de kontraherende parter ikke i stand til at bilægge tvisten efter stk. 2, forelægges den efter anmodning fra en af de kontraherende parter for en voldgiftsret med tre voldgiftsdommere således:
 - a) Hver kontraherende part udpeger en voldgiftsdommer senest tres (60) dage efter, at den anden kontraherende parts meddelelse om anmodningen om voldgift i en voldgiftsret er modtaget gennem de diplomatiske kanaler; den tredje voldgiftsdommer udpeges af de kontraherende parter efter yderligere højst tres (60) dage. Har en af de kontraherende parter ikke udpeget en voldgiftsdommer inden for den aftalte periode, eller er den tredje voldgiftsdommer ikke udpeget inden for den aftalte periode, kan hver kontraherende part anmode ICAO-rådets formand om at udpege den eller de fornødne voldgiftsdommere.
 - b) Den tredje voldgiftsdommer, der udpeges i medfør af litra a), bør være statsborger i et tredjeland, der har diplomatiske forbindelser med hver af de kontraherende parter på tidspunktet for udpegelsen, og fungerer som formand for voldgiftsretten.
 - c) Voldgiftsretten fastsætter selv sin forretningsorden.
 - d) Indtil der foreligger en endelig afgørelse fra voldgiftsretten, fordeles voldgiftsudgifterne ligeligt mellem de kontraherende parter.
5. Efter anmodning fra en kontraherende part kan voldgiftsretten pålægge den anden kontraherende part at iværksætte midlertidige afhjælpende foranstaltninger, indtil voldgiftsretten træffer endelig afgørelse.
6. Voldgiftsretten skal søge at vedtage foreløbige eller endelige afgørelser ved konsensus. Er det ikke muligt at opnå konsensus, træffer voldgiftsretten sine afgørelser ved afstemning med flertal.
7. Hvis en af de kontraherende parter ikke handler i overensstemmelse med en afgørelse, som voldgiftsretten har truffet i medfør af denne artikel, senest tredive (30) dage efter, at den er

meddelt, kan den anden kontraherende part begrænse, suspendere eller tilbagekalde de rettigheder eller privilegier, den har tildelt den forsømmelige kontraherende part i henhold til denne aftale, så længe undladelsen består.

ARTIKEL 24

Beskyttelsesforanstaltninger

1. De kontraherende parter træffer alle fornødne almindelige eller særlige foranstaltninger for at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne aftale. De drager omsorg for, at aftalens mål virkeliggøres.
2. Finder en af de kontraherende parter, at den anden kontraherende part har tilsidesat en forpligtelse, som påhviler den i henhold til denne aftale, kan den træffe passende foranstaltninger. Omfang og varighed af beskyttelsesforanstaltninger skal begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at afhjælpe problemet eller opretholde balancen i aftalen. Der vælges fortrinsvis foranstaltninger, som forstyrrer denne aftales funktion mindst muligt.
3. En kontraherende part, som overvejer at træffe beskyttelsesforanstaltninger, underretter de øvrige kontraherende parter via Det Fælles Udvalg og fremlægger alle relevante oplysninger.
4. De kontraherende parter indleder straks samråd i Det Fælles Udvalg for at finde en løsning, der kan accepteres af dem begge.
5. Den pågældende kontraherende part må først træffe beskyttelsesforanstaltninger en måned efter datoen for den i stk. 3 nævnte underretning, medmindre den i stk. 4 nævnte samrådsprocedure afsluttes inden udløbet af denne frist, jf. dog artikel 3, stk. 1, litra d) (Tilladelse), artikel 4, stk. 1, litra d) (Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse), artikel 13 (Flyvesikkerhed) og artikel 14 (Luftfartssikkerhed).
6. Den pågældende kontraherende part underretter straks Det Fælles Udvalg om de foranstaltninger, der træffes, og fremlægger alle relevante oplysninger.
7. Foranstaltninger efter denne artikel ophæves, så snart den forsømmelige kontraherende part opfylder denne aftales bestemmelser.

ARTIKEL 25

Aftalens geografiske udstrækning

De kontraherende parter forpligter sig til at føre en løbende dialog for at sikre denne aftales sammenhæng med Barcelonaprocessen og søger som deres endelige mål at etablere et fælles luftfartsområde for Euro-Middelhavsområdet. Derfor skal muligheden for at opnå indbyrdes enighed om ændringer for at tage hensyn til tilsvarende Euro-Middelhavsluftfartsaftaler drøftes i Det Fælles Udvalg i overensstemmelse af artikel 22, stk. 11 (Det Fælles Udvalg).

ARTIKEL 26

Forhold til andre aftaler

1. Bestemmelserne i denne aftale har forrang frem for de relevante bestemmelser i eksisterende bilaterale aftaler og ordninger mellem Israel og medlemsstaterne. Uanset bestemmelserne i denne aftale kan eksisterende trafikrettigheder, sikkerhedsordninger, der udspringer af sådanne bilaterale aftaler, eller andre ordninger, som ikke er omfattet af denne aftale, eller som er gunstigere, dog fortsat anvendes. Hvad angår luftfartsselskaber kan sådanne rettigheder og ordninger fortsat anvendes af:
 - a) Den Europæiske Unions luftfartsselskaber, forudsat at der ikke finder nogen forskelsbehandling sted i forbindelse med gennemførelsen af disse eksisterende rettigheder eller andre ordninger mellem Den Europæiske Unions luftfartsselskaber på grundlag af nationalt tilhørsforhold.
 - b) Staten Israels luftfartsselskaber.
2. Hvis de kontraherende parter tiltræder en multilateral aftale eller støtter en beslutning truffet af ICAO eller en anden international organisation, som drejer sig om forhold, der er omfattet af denne aftale, drøftes det i Det Fælles Udvalg, om denne aftale skal tilpasses for at tage højde herfor.
3. Denne aftale berører ikke de to kontraherende parters eventuelle beslutninger om at gennemføre fremtidige anbefalinger fra ICAO. De kontraherende parter anfører ikke denne aftale eller nogen del af den som grundlag for at modsætte sig, at alternative strategier for forhold, aftalen ikke omfatter, drøftes i ICAO.
4. De kontraherende parter er enige om, at der ikke vil være nogen begrænsninger eller hindringer for, at Staten Israels regering og de enkelte regeringer for Den Europæiske Unions medlemsstater aftaler sikkerhedsordninger på områder, der falder uden for anvendelsesområdet for EU's enekompetence. De kontraherende parter er dog enige om i) hvor det er muligt og i overensstemmelse med artikel 14, stk. 5, at prioritere aftaler om sikringsordninger på EU-plan og ii) at forsyne Det Fælles Udvalg med de relevante oplysninger om sådanne bilaterale sikkerhedsordninger, jf. dog artikel 14 (Luftfartssikkerhed), stk. 14.

ARTIKEL 27

Ændringer

1. Hvis en af de kontraherende parter ønsker at ændre aftalens bestemmelser, underretter den Det Fælles Udvalg herom. Ændringer af denne aftale træder i kraft i overensstemmelse med artikel 30.
2. Det Fælles Udvalg kan efter forslag fra en af de kontraherende parter og i overensstemmelse med denne artikel beslutte at ændre bilagene til aftalen.
3. Denne aftale er ikke til hinder for, at de kontraherende parter, under forudsætning af at princippet om ikke-forskelsbehandling og bestemmelserne i denne aftale overholdes, ensidigt kan vedtage ny lovgivning eller ændre deres gældende lovgivning om luftfart som

anført i bilag IV, forudsat at princippet om ikke-forskelsbehandling og bestemmelserne i denne aftale overholdes.

4. Når en kontraherende part overvejer at indføre ny lovgivning eller foretage en ændring af den gældende lovgivning om luftfart som anført i bilag IV, underretter den den anden kontraherende part, hvis det er relevant og muligt. Der kan i Det Fælles Udvalg etableres en sådan udveksling af oplysninger og, hvis en af de kontraherende parter anmoder derom, en indledende udveksling af synspunkter.
5. Hver kontraherende part skal regelmæssigt og så snart det er hensigtsmæssigt underrette den anden kontraherende part om ny lovgivning eller en ændring af den gældende lovgivning om luftfart som anført i bilag IV. Udvekslingen af sådanne oplysninger kan finde sted i Det Fælles Udvalg. Efter anmodning fra en af de kontraherende parter drøfter Det Fælles Udvalg senest tres dage senere, hvilke følger sådan ny lovgivning eller ændring vil få for denne aftales mulighed for at fungere efter hensigten.
6. For at sikre, at denne aftale fungerer korrekt, skal Det Fælles Udvalg:
 - a) træffe afgørelse om at ændre denne aftales bilag IV og/eller VI, således at den pågældende nye lovgivning eller ændring indarbejdes i den, om nødvendigt på grundlag af gensidighed, eller
 - b) træffe afgørelse om, at den pågældende nye lovgivning eller ændring betragtes som værende i overensstemmelse med denne aftale, eller
 - c) træffer afgørelse om eventuelle andre foranstaltninger, der skal vedtages inden for en rimelig frist, vedrørende den pågældende nye lovgivning eller ændring.

ARTIKEL 28

Opsigelse

1. Denne aftale indgås på ubestemt tid.
2. Hver af parterne kan når som helst ad diplomatiske kanaler give den anden part skriftlig meddelelse om sin beslutning om at opsig aftalen. En sådan meddelelse sendes samtidigt til ICAO. Aftalen ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af IATA's trafiksæson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige opsigelse af aftalen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage efter aftale mellem parterne inden udløbet af denne periode.

ARTIKEL 29

Registrering hos Organisationen for International Civil Luftfart
og De Forenede Nationers sekretariat

Denne aftale og alle ændringer heraf registreres hos ICAO og FN's sekretariat.

ARTIKEL 30

Anvendelse og ikrafttræden

1. Denne aftale anvendes foreløbigt i overensstemmelse med de kontraherende parter nationale lovgivning med virkning fra den dato, hvor den undertegnes af de kontraherende parter.
2. Denne aftale træder i kraft én måned efter datoen på den sidste note i en udveksling af diplomatiske noter mellem de kontraherende parter, hvor de bekræfter, at alle nødvendige procedurer for denne aftales ikrafttræden er afsluttet. I forbindelse med denne udveksling fremsender Israel til Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union sin diplomatiske note til Den Europæiske Union og dens medlemsstater, og Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union fremsender til Israel den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater. Den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater skal omfatte meddelelser fra hver medlemsstat, som bekræfter, at den pågældende medlemsstats procedurer for aftalens ikrafttræden er afsluttet.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

Udfærdiget i ... den, hvilket svarer til den_____ 577_ efter den hebraiske tidsregning, i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk, ungarsk og hebræisk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

AFTALTE TJENESTER OG FASTLAGTE RUTER

1. Dette bilag gælder, medmindre andet er fastsat i overgangsbestemmelserne i bilag II til denne aftale.
2. Hver kontraherende part giver den anden kontraherende parts luftfartsselskaber ret til at udøve luftfartstjenester på følgende fastlagte ruter:
 - a) for så vidt angår Den Europæiske Unions luftfartsselskaber:

destinationer i Den Europæiske Union – en eller flere mellemliggende destinationer i Euro-Middelhavslande¹, FELO-lande² eller lande, som er opført i bilag III – en eller flere destinationer i Israel
 - b) for så vidt angår israelske luftfartsselskaber:

destinationer i Israel – en eller flere mellemliggende destinationer i Euro-Middelhavslande, FELO-lande eller lande, som er opført i bilag III – en eller flere destinationer i Den Europæiske Union.
3. De luftfartstjenester, der udøves i medfør af punkt 2 i dette bilag, skal påbegyndes eller afsluttes på Israels territorium for israelske luftfartsselskaber og på Den Europæiske Unions territorium for Den Europæiske Unions luftfartsselskaber.
4. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber kan for nogle eller alle flyvninger frit vælge at:
 - a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
 - b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
 - c) betjene mellemliggende destinationer som angivet i dette bilags punkt 2 samt destinationer på de kontraherende parter territorium i enhver kombination og rækkefølge
 - d) undlade landing på én eller flere destinationer
 - e) overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination

¹ "Euro-Middelhavslandene" er Marokko, Algeriet, Tunesien, Libyen, Egypten, Libanon, Jordan, Israel, de palæstinensiske områder, Syrien og Tyrkiet.

² "FELO-landene" er de lande, der er parter i den multilaterale aftale om oprettelse af et fælles europæisk luftfartsområde. Den Europæiske Unions medlemsstater, Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriget Norge, Serbien og Kosovo under FN's Sikkerhedsråds resolution 1244.

- f) gøre ophold på enhver destination i eller uden for de kontraherende parter territorium, jf. dog artikel 2, stk. 2 (Trafikrettigheder), i denne aftale
 - g) befordre transittrafik gennem den anden kontraherende parts territorium og
 - h) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse.
5. De kontraherende parter tillader hver især hvert luftfartsselskab at fastsætte frekvensen og kapaciteten for den internationale lufttransport, som det udbyder på grundlag af kommercielle overvejelser på markedet. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af de kontraherende parter ensidigt den trafikmængde, forbindelseshyppighed eller -regularitet eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden kontraherende parts luftfartsselskaber udfører lufttransporten, undtagen af toldmæssige, tekniske eller driftsmæssige hensyn samt hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse eller ved anvendelse af denne aftales artikel 7 (Konkurrencevilkår).
6. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber kan bl.a. inden for rammerne af ordninger for ordninger med fælles rutenumre betjene enhver destination beliggende i et tredjeland, som ikke indgår i de fastlagte ruter, så længe de ikke udøver den femte frihedsrettighed.
7. Uanset andre bestemmelser i dette bilag giver denne aftale ikke nogen rettigheder, der tillader udførelse af international lufttransport til eller fra eller gennem et territorium tilhørende et tredjeland, som ikke har diplomatiske forbindelser med alle kontraherende parter.
-

OVERGANGSBESTEMMELSER

1. Uanset bestemmelserne i pkt. 2 og 3 i dette bilag kan alle rettigheder, herunder trafikrettigheder, og mere fordelagtige behandlinger i kraft af bilaterale aftaler eller ordninger mellem Israel og Den Europæiske Unions medlemsstater, der gælder på datoen for undertegnelsen af denne aftale, fortsat anvendes i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 3 (Tilladelse) i denne aftale. Hvad angår luftfartsselskaber kan sådanne rettigheder og ordninger fortsat anvendes af:
 - a) Den Europæiske Unions luftfartsselskaber, forudsat at der ikke finder nogen forskelsbehandling sted i forbindelse med gennemførelsen af disse eksisterende rettigheder eller andre ordninger mellem Den Europæiske Unions luftfartsselskaber på grundlag af nationalt tilhørsforhold.
 - b) Staten Israels luftfartsselskaber.
2. For så vidt angår passagerer, fragt og/eller post, hver for sig eller kombineret, har luftfartsselskaber fra Israel og Den Europæiske Unions medlemsstater ret til at udøve 3. og 4. frihedsrettighed på de angivne ruter under iagttagelse af følgende overgangsbestemmelser:
 - a) fra datoen for undertegnelsen af aftalen og udelukkende for ruteflyvning:
 - i. for hver rute, bortset fra dem, der er angivet i bilag V, kan autoriserede luftfartsselskaber varetage det antal af ugentlige flyvninger, der er til rådighed under de respektive bilaterale aftaler eller ordninger, der er gældende, eller syv (7) ugentlige flyvninger, alt efter hvilket antal der er højst, og
 - ii. for de ruter, der er angivet i bilag V, kan autoriserede luftfartsselskaber varetage det antal af ugentlige flyvninger, der er angivet i bilag V.

Fra datoen for undertegnelsen af denne aftale vil der ikke være nogen begrænsninger for antallet af autoriserede luftfartsselskaber pr. rute for hver af de kontraherende parter.
 - b) Fra den første dag i den første IATA-sommersæson efter datoen for undertegnelsen af denne aftale og udelukkende for ruteflyvning har autoriserede luftfartsselskaber ret til at varetage:
 - i. for de ruter, der er angivet i del A i bilag V til denne aftale, tre (3) yderligere ugentlige flyvninger i forhold til det antal ugentlige flyvninger, der er angivet i del A i bilag V, og
 - ii. for enhver anden rute, herunder for de ruter, der er angivet i del B i bilag V, syv (7) yderligere ugentlige flyvninger i forhold til det antal ugentlige flyvninger, der følger af anvendelsen af ovenstående litra a), nr. i og ii).

- c) Fra den første dag i den anden IATA-sommersæson efter datoen for undertegnelsen af denne aftale og udelukkende for ruteflyvning har autoriserede luftfartsselskaber ret til at varetage:
 - i. for de ruter, der er angivet i del A i bilag V til denne aftale, tre (3) yderligere ugentlige flyvninger i forhold til det antal ugentlige flyvninger, der følger af anvendelsen af ovenstående litra b), og
 - ii. for enhver anden rute, herunder for de ruter, der er angivet i del B i bilag V, syv (7) yderligere ugentlige flyvninger i forhold til det antal ugentlige flyvninger, der følger af anvendelsen af ovenstående litra b).
- d) Fra den første dag i den tredje IATA-sommersæson efter datoen for undertegnelsen af denne aftale og udelukkende for ruteflyvning har autoriserede luftfartsselskaber ret til at varetage, jf. dog pkt. 4:
 - i. for de ruter, der er angivet i del A i bilag V til denne aftale, fire (4) yderligere ugentlige flyvninger i forhold til det antal ugentlige flyvninger, der følger af anvendelsen af ovenstående litra c), og
 - ii. for enhver anden rute, herunder for de ruter, der er angivet i del B i bilag V, syv (7) yderligere ugentlige flyvninger i forhold til det antal ugentlige flyvninger, der følger af anvendelsen af ovenstående litra c), nr. ii.
- e) Fra den første dag i den fjerde IATA-sommersæson efter datoen for undertegnelsen af denne aftale og udelukkende for ruteflyvning har autoriserede luftfartsselskaber ret til at varetage:
 - i. for de ruter, der er angivet i del A i bilag V til denne aftale, fire (4) yderligere ugentlige flyvninger i forhold til det antal ugentlige flyvninger, der følger af anvendelsen af ovenstående litra d), og
 - ii. for enhver anden rute, herunder for de ruter, der er angivet i del B i bilag V, syv (7) yderligere ugentlige flyvninger i forhold til det antal ugentlige flyvninger, der følger af anvendelsen af ovenstående litra d), nr. ii.
- f) Fra den første dag i den femte IATA-sommersæson efter datoen for undertegnelsen af denne aftale gælder bestemmelserne i bilag I, og begge kontraherende parter luftfartsselskaber har ret til at udøve tredje og fjerde frihedsrettighed på de angivne ruter uden nogen begrænsninger med hensyn til kapacitet, antal ugentlige flyvninger eller regularitet.

3. Hvad angår charterflyvning gælder følgende:

- a) Fra datoen for denne aftales undertegnelse skal drift af charterflyvning fortsat være underlagt godkendelse fra de kontraherende parter relevante myndigheder, som skal overveje anmodninger herom positivt, og

- b) fra den dato, der er angivet i pkt. 2, litra f), gælder bestemmelserne i bilag I, og begge kontraherende parter luftfartsselskaber har ret til at udøve tredje og fjerde frihedsrettighed på de angivne ruter uden nogen begrænsninger med hensyn til kapacitet, antal ugentlige flyvninger, antal autoriserede luftfartsselskaber eller regularitet.
4. Forud for den dato, der er angivet i pkt. 2, litra d), i dette bilag, skal Det Fælles Udvalg mødes for at gennemgå gennemførelsen af denne aftale og vurdere de handelsmæssige konsekvenser af de første to faser af den overgangsperiode, der er beskrevet i dette bilag. På grundlag af denne vurdering kan Det Fælles Udvalg, uden at det berører dets beføjelser efter artikel 22 i aftalen, ved konsensus beslutte:
- a) at udsætte gennemførelsen af pkt. 2, litra d), e) og f), på visse ruter i en gensidigt aftalt periode, som ikke må overstige to år, hvis der under ovennævnte vurdering konstateres enten omgåelse af restriktioner vedrørende ruteflyvning gennem drift af charterflyvning eller forekomst af en betydelig ubalance i den trafikmængde, der varetages af de kontraherende parter luftfartsselskaber, som kan bringe lufttrafikkens opretholdelse i fare, eller
 - b) at øge antallet af yderligere flyvninger, der er angivet i pkt. 2, litra d), nr. i, og litra e), nr. i.

Hvis Det Fælles Udvalg ikke er i stand til at nå til enighed, kan en kontraherende part træffe passende beskyttelsesforanstaltninger efter denne aftales artikel 24 (Beskyttelsesforanstaltninger).

5. Israels gennemførelse og anvendelse af de forskriftsmæssige krav og standarder, der er fastsat i Den Europæiske Unions lovgivning om lufttransport som anført i bilag IV, skal bekræftes ved en afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg på grundlag af en evaluering foretaget af Den Europæiske Union. En sådan evaluering foretages, afhængigt af hvad der er tidligst, i) den dato, hvor Israel meddeler Det Fælles Udvalg, at det har opfyldt harmoniseringsprocessen på grundlag af bilag IV til denne aftale, eller ii) tre år efter denne aftales ikrafttræden.
6. Uanset bestemmelserne i bilag I, og uden at dette berører artikel 26, stk. 1, i denne aftale og pkt. 1 i dette bilag, har de kontraherende parter luftfartsselskaber indtil vedtagelsen af den afgørelse, der er omhandlet i pkt. 5 i dette bilag, ikke ret til at udøve den femte frihedsrettighed, herunder mellem destinationer på Den Europæiske Unions territorium, når de varetager de aftalte tjenester på de fastlagte ruter.

BILAG III

LISTE OVER ANDRE STATER, SOM DER HENVISES TIL I ARTIKEL 3, 4 OG 8 I AFTALEN OG I BILAG I

1. Republikken Island (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
 2. Fyrstendømmet Liechtenstein (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
 3. Kongeriget Norge (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
 4. Det Schweiziske Forbund (i medfør af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om lufttransport)
-

REGLER FOR CIVIL LUFTFART

De tilsvarende forskriftsmæssige krav og standarder i Den Europæiske Unions lovgivning, der er omhandlet i denne aftale, skal tilvejebringes på grundlag af nedennævnte retsakter. Eventuelle tilpasninger og ændringer af de enkelte retsakter er angivet efter den pågældende retsakt. De tilsvarende forskriftsmæssige krav og standarder gælder i overensstemmelse med bilag VI, medmindre andet er fastsat i dette bilag eller i bilag II om overgangsbestemmelser.

A. FLYVESIKKERHED**A.1 Liste over luftfartsselskaber med driftsforbud**

Israel skal hurtigst muligt træffe foranstaltninger svarende til dem, der er truffet af EU's medlemsstater på grundlag af listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af et driftsforbud af sikkerhedsmæssige grunde.

Foranstaltningerne træffes i overensstemmelse med de relevante regler vedrørende udarbejdelse og offentliggørelse af en liste over luftfartsselskaber, der er omfattet af et driftsforbud, og kravene for oplysning til passagerer om identiteten af de luftfartsselskaber, der udfører de flyvninger, de rejser med, som er fastlagt i følgende EU-lovgivning:

Nr. 2111/2005

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF

Relevante bestemmelser: artikel 1-13, bilag

Nr. 473/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005

Relevante bestemmelser: artikel 1-6, bilag A-C

Nr. 474/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005

ændres regelmæssigt ved Kommissionens forordninger

Relevante bestemmelser: artikel 1-3, bilag A-B

Hvis en foranstaltning giver anledning til alvorlig bekymring for Israel, kan Israel suspendere anvendelsen heraf og skal så hurtigt som muligt forelægge sagen for Det Fælles Udvalg i henhold til artikel 22, stk. 11, litra f), i denne aftale.

A.2 Undersøgelse af havarier/hændelser og indberetning af hændelser

A.2.1: Nr. 996/2010

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF

Relevante bestemmelser: Artikel 1-5, artikel 8, stk. 2, artikel 20 og 21, artikel 23, bilag

A.2.1: Nr. 2003/42

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart

Relevante bestemmelser: Artikel 1-6 og 8-9

B. LUFTTRAFIKSTYRING

GRUNDFORORDNINGER

Afdeling A:

B.1: Nr. 549/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen).

Relevante bestemmelser: Artikel 1, stk. 1-3, artikel 2, artikel 4, stk. 1-4, artikel 9-10, artikel 11, stk. 1 og 2, artikel 11, stk. 3, litra b) og d), artikel 11, stk. 4-6, artikel 13

B.2: Nr. 550/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")

Relevante bestemmelser: Artikel 2, stk. 1-2, og stk. 4-6, artikel 4, artikel 7, stk. 1-2, stk. 4-5 og stk. 7, artikel 8, stk. 1 og stk. 3-4, artikel 9, artikel 10, artikel 12, stk. 1-4, artikel 18, stk. 1 og 2, og bilag II

B.3: Nr. 551/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen)

Relevante bestemmelser: Artikel 1, artikel 3a, artikel 4, artikel 6, stk. 1-5, artikel 6, stk. 7, artikel 7, stk. 1, artikel 7, stk. 3, artikel 8

B.4: Nr. 552/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet (interoperabilitetsforordningen).

Relevante bestemmelser: Artikel 1-3, artikel 4, stk. 2, artikel 5-6a, artikel 7, stk. 1, artikel 8, bilag I-V

Forordning nr. 549/2004 til 552/2004 ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed

B.5: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF

Relevante bestemmelser: Artikel 3, artikel 8b, stk. 1-3 og stk. 5-6, artikel 8c, stk. 1-10, bilag Vb

Afdeling B:

B.2: Nr. 550/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")

Relevante bestemmelser: Artikel 2, stk. 3, artikel 7, stk. 6 og 8, artikel 8, stk. 2 og 5, artikel 9a, stk. 1-5, artikel 13

B.3: Nr. 551/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen)

Relevante bestemmelser: Artikel 3, artikel 6, stk. 6

Forordning nr. 549/2004 til 552/2004 ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed

B.5: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF

Relevante bestemmelser: Artikel 8b, stk. 4, artikel 8c, stk. 10, bilag Vb, punkt 4

GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER

Følgende retsakter gælder, medmindre andet er angivet i bilag VI, for så vidt angår de tilsvarende forskriftsmæssige krav og standarder for "grundforordningerne":

Rammeforordning (forordning (EF) nr. 549/2004)

- Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester

Tjenesteydelser (forordning (EF) nr. 550/2004)

- Kommissionens forordning (EF) nr. 482/2008 af 30. maj 2008 om etablering af et softwaresikringssystem, der skal indføres af luftfartstjenesteudøvere, og om ændring af bilag II til forordning (EF) nr. 2096/2005

Luftrum (forordning (EF) nr. 551/2004)

- Kommissionens forordning (EU) nr. 255/2010 af 25. marts 2010 om fastlæggelse af fælles regler for lufttrafikregulering (ATFM)
- Kommissionens forordning (EF) nr. 730/2006 af 11. maj 2006 om luftrumsklassifikation og adgang til flyvninger udført efter visuelflyvereglerne over flyveniveau 195
- Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 af 23. december 2005 om fælles regler for fleksibel udnyttelse af luftrummet

Interoperabilitet (forordning (EF) nr. 552/2004)

- Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010
- Kommissionens forordning (EU) nr. 929/2010 af 18. oktober 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 1033/2006 for så vidt angår ICAO-bestemmelserne, jf. artikel 3, stk. 1

- Kommissionens forordning (EU) nr. 73/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af krav til luftfartsdatas og luftfartsinformations kvalitet i det fælles europæiske luftrum.
- Kommissionens forordning (EF) nr. 262/2009 af 30. marts 2009 om fastsættelse af krav for den koordinerede tildeling og brug af Mode S-interrogator-koder i det fælles europæiske luftrum
- Kommissionens forordning (EF) nr. 633/2007 af 7. juni 2007 om krav til anvendelse af en flyvedataoverførselsprotokol med henblik på anmeldelse, samordning og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1033/2006 af 4. juli 2006 om procedurekravene for flyveplaner i fasen før flyvning i det fælles europæiske luftrum
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 om krav til automatiske systemer til udveksling af flyvedata med henblik på anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder

ATM/ANS-krav i henhold til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009

- Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011 af 10. august 2011 om fastlæggelse af nærmere regler for flyveledercertifikater og visse certifikater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 af 17. oktober 2011 om tilsyn med sikkerheden i forbindelse med lufttrafikstyring og luftfartstjenester og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 af 17. oktober 2011 om fastsættelse af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester og om ændring af forordning (EF) nr. 482/2008 og (EU) nr. 691/2010

C. MILJØ

C.1: Nr. 2002/30

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne

som ændret eller tilpasset ved tiltrædelsesakten af 2003 og tiltrædelsesakten af 2005

Relevante bestemmelser: Artikel 3-5, artikel 7, artikel 9-10, artikel 11, stk. 2, artikel 12, bilag II, punkt 1-3

C.2: Nr. 2006/93

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/93/EF af 12. december 2006 om regulering af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)

Relevante bestemmelser: Artikel 1-3, artikel 5

D. LUFTFARTSSELSKABERS ERSTATNINGSANSVAR

D.1: Nr. 2027/97

Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97

Relevante bestemmelser: Artikel 2, stk. 1, litra a) og litra c)-g), artikel 3-6

E. FORBRUGERRETTIGHEDER OG BESKYTTELSE AF PERSONOPLYSNINGER

E.1: Nr. 90/314

Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure

Relevante bestemmelser: Artikel 1 til artikel 4, stk. 2, artikel 4, stk. 4 -7, artikel 5-6

E.2: Nr. 95/46

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger

Relevante bestemmelser: Artikel 1-34

E.3: Nr. 261/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91

Relevante bestemmelser: Artikel 1-16

E.4: Nr. 1107/2006

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly

Relevante bestemmelser: Artikel 1, stk. 1, artikel 2-16, bilag I-II

F. SOCIALE ASPEKTER

F.1: Nr. 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)

Relevante bestemmelser: § 1, stk. 1, og § 2 til 9 i bilaget

Del A: Aftalte basisflyvninger på visse ruter med 14 eller flere flyvninger

Tjenestetype	Ruter		Eksisterende antal ugentlige flyvninger
Passager	Wien	Tel-Aviv (TLV)	Første luftfartsselskab: 14 Andet og efterfølgende luftfartsselskaber: 3
Passager	Paris (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Første luftfartsselskab: ubegrænset Andet og efterfølgende luftfartsselskaber: 7
Passager	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Passager	Athen	Tel-Aviv (TLV)	14
Passager	Rom	Tel-Aviv (TLV)	25
Passager	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Pax/All cargo	London (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Første to luftfartsselskaber: ubegrænset

Del B: Aftalte basisflyvninger på visse ruter med over 7, men under 14 flyvninger

Tjenestetype	Ruter		Eksisterende kapacitet (antal ugentlige flyvninger)
Passager	Milano	Tel-Aviv (TLV)	13
Passager	Berlin	Tel-Aviv (TLV)	11
Passager	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Passager	München	Tel-Aviv (TLV)	10

FORSKRIFTSMÆSSIGE KRAV OG STANDARDER,

DER SKAL OVERHOLDES VED ANVENDELSEN AF DEN EU-LOVGIVNING, DER ER ANFØRT I BILAG IV TIL
EURO-MIDDELHAVSAFTALEN OM LUFTFART MELLEM EU OG ISRAEL

Ansvarsfraskrivelse: Intet i dette bilag indskrænker anvendelsen af EU-retten inden for EU.

DEL A.2: Undersøgelse af havarier/hændelser og indberetning af hændelser**A.2.1: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010**

om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Standard#)	Standard
1	A2.1.1.1	Forordning nr. 996/2010 har til formål at forbedre flyvesikkerheden ved at sikre en høj grad af effektivitet, hurtighed og kvalitet ved gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser inden for civil luftfart med det ene mål at forebygge fremtidige havarier og hændelser uden at fastslå skyld eller ansvar. Den fastlægger endvidere bestemmelser om hurtig tilvejebringelse af oplysninger om alle personer og farligt gods om bord på luftfartøjer, der er impliceret i et havari. Den har endvidere til formål at forbedre den bistand, der ydes til ofre for havarier og deres pårørende.
2	A2.1.2.1	Definitionerne i artikel 2 i forordning 996/2010 gælder for de standarder og krav om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart, der er angivet i dette bilag, i det omfang det er relevant og hensigtsmæssigt.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
3	A2.1.3.1	De standarder og forskriftsmæssige krav, der er angivet i dette bilag, gælder for sikkerhedsundersøgelser af havarier og alvorlige hændelser, som gennemføres af de kontraherende parter i henhold til de internationale standarder og anbefalet praksis.
4, stk. 1	A2.1.4.1	De kontraherende parter skal sikre, at en permanent national sikkerhedsundersøgelsesmyndighed inden for civil luftfart (sikkerhedsundersøgelsesmyndighed), som er i stand til uafhængigt at gennemføre en fuld sikkerhedsundersøgelse, enten alene eller gennem aftaler med andre sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder, gennemfører eller overvåger sikkerhedsundersøgelser uden ekstern indgriben.
4, stk. 2	A2.1.4.2	Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal fungere uafhængigt, navnlig af luftfartsmyndigheder, der er ansvarlige for luftdygtighed, certificering, flyveoperationer, vedligeholdelse, udstedelse af licenser og certifikater, flyvekontrolltjeneste og lufthavnsdrift og generelt af enhver anden part eller enhed, hvis interesser eller opgaver kunne komme i konflikt med sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens opgave eller påvirke dennes objektivitet.
4, stk. 3	A2.1.4.3	Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden må ved gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser hverken søge eller modtage instrukser fra andre og skal have uindskrænket myndighed over udførelsen af sikkerhedsundersøgelserne.
4, stk. 4	A2.1.4.4	De aktiviteter, der er overdraget til sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, kan udvides til også at omfatte indsamling og analyse af informationer vedrørende luftfartssikkerhed, i særdeleshed til forebyggelse af havarier, såfremt disse aktiviteter ikke påvirker dens uafhængighed eller indebærer ansvar med hensyn til regulering, administration eller standarder.
4, stk. 5	A2.1.4.5	For at holde offentligheden underrettet om det generelle flyvesikkerhedsniveau udgives hvert år en sikkerhedsoversigt på nationalt niveau. Kilderne til fortrolige oplysninger oplyses ikke i analysen.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
4, stk. 6	A2.1.4.6	Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal af den respektive kontraherende part være tilstrækkeligt udstyret til at kunne varetage sine opgaver uafhængigt, og den skal kunne råde over tilstrækkelige midler hertil.
5, stk. 1-3	A2.1.5.1	Den kontraherende part skal undersøge ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse, som det ifølge bilag 13 til konventionen er obligatorisk at undersøge.
5, stk. 4	A2.1.5.4	Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne kan beslutte at undersøge andre hændelser end dem, der er omhandlet i bilag 13 til konventionen, hvis myndighederne forventer at kunne drage sikkerhedsmæssige erfaringer heraf.
5, stk. 5	A2.1.5.5	For alle sikkerhedsundersøgelser gælder det, at de under ingen omstændigheder vedrører spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar. De skal være uafhængige af, adskilt fra og må ikke foregribe eventuelle retlige eller administrative procedurer med henblik på at placere skyld eller ansvar.
8	A2.1.8.1	Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden kan, forudsat at kravet om ingen interessekonflikt er opfyldt, indbyde den nationale myndighed for civil luftfart til inden for rammerne af sine beføjelser at udpege en repræsentant til at deltage som rådgiver for undersøgelseslederen i alle sikkerhedsundersøgelser, som sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden er ansvarlig for, under undersøgelseslederens styring og myndighed. De nationale myndigheder for civil luftfart yder støtte til undersøgelser, som de deltager i, ved at levere de ønskede oplysninger. De skal endvidere stille rådgivere og disses udstyr til rådighed for den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, hvis det er relevant.
9, stk. 1	A2.1.9.1	Enhver berørt person, som har kendskab til et havari eller en alvorlig hændelse, skal straks underrette den kompetente sikkerhedsundersøgelsesmyndighed i den stat, hvor havariet eller den alvorlige hændelse er indtruffet, herom.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
9, stk. 2	A2.1.9.2	Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis straks underrette Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og de berørte tredjelande om alle havarier og alvorlige hændelser, som den har fået underretning om. Den underretter ligeledes Kommissionen og EASA, hvis havariet eller den alvorlige hændelse involverer et luftfartøj, der er registreret, opereret, fremstillet eller certificeret i EU.
10, stk. 1	A2.1.10.1	Ved modtagelsen af en underretning fra et tredjeland om, at der er sket et havari eller en alvorlig hændelse, oplyser den kontraherende part, der er registreringsstat, operatørens hjemstat, designstat og fabrikationsstat, hurtigst muligt til det tredjeland, på hvis område havariet eller den alvorlige hændelse fandt sted, hvorvidt den har til hensigt at udpege en akkrediteret repræsentant i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis. Udpeges en sådan akkrediteret repræsentant, anføres dennes navn og kontaktoplysninger også sammen med den forventede ankomstdato, hvis den akkrediterede repræsentant har til hensigt at rejse til det land, der fremsendte underretningen.
10, stk. 2	A2.1.10.2	Designstatens akkrediterede repræsentanter udpeges af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden hos den kontraherende part, på hvis område certifikatindehaveren af luftfartøjets eller motorens typekonstruktion har hovedforretningssted.
11, stk. 1	A2.1.11.1	Efter at være udpeget af en sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, og uden at dette berører en eventuel retslig efterforskning, får undersøgelseslederen myndighed til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at opfylde kravene til sikkerhedsundersøgelsen.
11, stk. 2	A2.1.11.2	Uanset kravene om fortrolighed i henhold til den relevante lovgivning hos den kontraherende part har undersøgelseslederen navnlig ret til: a) omgående uindskrænket og uhindret adgang til stedet for havariet eller hændelsen og til luftfartøjet samt

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		dets indhold eller vragdele b) øjeblikkelig opstilling af bevismateriale og kontrolleret fjernelse af vragdele eller andre dele med henblik på undersøgelse og analyse c) øjeblikkelig adgang til og kontrol over flight recorders, deres indhold og enhver anden relevant optagelse d) i overensstemmelse med den kontraherende parts gældende lovgivning at anmode om og bidrage til en fuldstændig obduktion af de omkomne og til at få umiddelbar adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller tests på udtagne prøver e) i overensstemmelse med den kontraherende parts gældende lovgivning at anmode om lægeundersøgelse af eller tests på udtagne prøver fra de personer, der var involveret i luftfartøjets operation, og til at få umiddelbar adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller tests f) at indkalde og afhøre vidner og pålægge disse at afgive eller fremskaffe oplysninger eller bevismateriale af relevans for sikkerhedsundersøgelsen g) uhindret adgang til alle relevante oplysninger eller optegnelser, som opbevares af luftfartøjets ejer, certifikatindehaveren af typekonstruktionen, den organisation, der er ansvarlig for vedligeholdelsen, træningsorganisationen, operatøren eller producenten af luftfartøjet samt de myndigheder, der er ansvarlige for civil luftfart, og luftfartstjenesteudøvere eller flyvepladsoperatører.
11, stk. 3	A2.1.11.3	Undersøgelseslederen skal lade sine inspektører og, medmindre det er i strid med den kontraherende parts gældende lovgivning, sine rådgivere samt de akkrediterede repræsentanter og deres rådgivere få del i de rettigheder, som er anført i standard A2.1.11.2, i det omfang dette er nødvendigt for at sætte dem i stand til at deltage effektivt i sikkerhedsundersøgelsen. Disse rettigheder berører ikke de rettigheder, som er tildelt

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		undersøgere og eksperter, der udpeges af myndigheden med ansvar for den retslige efterforskning.
11, stk. 4	A2.1.11.4	Enhver, der deltager i sikkerhedsundersøgelser, løser sine opgaver uafhængigt og må ikke anmode om eller modtage instrukser fra andre end undersøgelseslederen.
12, stk. 1 og 2	A2.1.12.1	Når der også indledes en retslig efterforskning, bør undersøgelseslederen underrettes herom. I så tilfælde bør undersøgelseslederen sørge for sporbarheden af flight records og eventuelt fysisk bevismateriale, som han tager i forvaring. Den retslige myndighed kan udpege en af dens embedsmænd til at ledsage flight records eller fysisk bevismateriale til det sted, hvor udlæsning eller behandling finder sted. Kan en undersøgelse eller analyse af sådant fysisk bevismateriale ændre, forandre eller ødelægge dette, kræves forudgående samtykke fra de retslige myndigheder med forbehold af national lovgivning. Hvis der ikke opnås et sådant samtykke inden for en rimelig tidsfrist, bør dette ikke hindre undersøgelseslederen i at foretage en undersøgelse eller en analyse. Når de retslige myndigheder er berettiget til at beslaglægge beviser, bør undersøgelseslederen have omgående og ubegrænset adgang til og mulighed for at anvende sådanne beviser. Bliver det i løbet af sikkerhedsundersøgelsen kendt, eller der opstår mistanke om, at en ulovlig handling efter den nationale lovgivning, f.eks. den nationale lovgivning om efterforskning af havarier, var medvirkende til havariet eller den alvorlige hændelse, informerer undersøgelseslederen straks de kompetente myndigheder herom. Medmindre andet fremgår af standard A2.1.14.1, udveksles de relevante oplysninger, der indsamles i sikkerhedsundersøgelsen, umiddelbart med disse myndigheder og efter anmodning, og relevant materiale kan også overdrages til disse myndigheder. Udvekslingen af oplysninger og relevant materiale berører ikke sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens ret til at videreføre sikkerhedsundersøgelsen koordineret med de myndigheder, som kan have fået overdraget kontrollen med stedet.
12, stk. 3	A2.1.12.2	De kontraherende parter sikrer, at sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne på den ene side og andre

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		myndigheder, der må forventes at blive inddraget i aktiviteter i tilknytning til sikkerhedsundersøgelsen, f.eks. retslige myndigheder, civile luftfartsmyndigheder samt eftersøgnings- og redningstjenester på den anden side samarbejder med hinanden på baggrund af forhåndsaftaler. Disse aftaler skal respektere sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens uafhængighed og lade den tekniske undersøgelse blive gennemført omhyggeligt og effektivt. De bør navnlig omfatte spørgsmål som f.eks.: adgang til havaristedet, beskyttelse af og adgang til bevismateriale, indledende og løbende afrapportering om status på de enkelte processer, udveksling af oplysninger, hensigtsmæssig brug af sikkerhedsoplysninger og konfliktløsning.
13, stk. 1	A2.1.13.1	Den kontraherende part, på hvis område havariet eller den alvorlige hændelse fandt sted, er ansvarlig for en sikker behandling af alt bevismateriale og for at træffe alle rimelige foranstaltninger for at beskytte sådant bevismateriale og sørge for en sikker forvaring af luftfartøjet samt dets indhold og vragele, så længe det er nødvendigt af hensyn til sikkerhedsundersøgelsen. Beskyttelse af bevismateriale omfatter sikring ved hjælp af fotografiske eller andre midler af alt bevismateriale, der kunne blive fjernet, slettet, tabt eller destrueret. Sikker forvaring omfatter beskyttelse mod yderligere skade, adgang for uautoriserede personer, tyveri og nedbrydning.
13, stk. 2	A2.1.13.2	I afventning af sikkerhedsundersøgernes ankomst må ingen ændre ved havaristedets tilstand, udtage prøver fra stedet eller flytte eller tage prøver fra luftfartøjet samt dets indhold eller vragele, ej heller flytte eller fjerne luftfartøjet, medmindre et sådant tiltag er påkrævet af sikkerhedshensyn eller for at yde bistand til tilskadekomne personer eller efter udtrykkelig tilladelse fra de myndigheder, der har kontrollen med havaristedet, og, hvis det er muligt, i samråd med sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden.
13, stk. 3	A2.1.13.3	Enhver berørt person tager alle nødvendige skridt til at bevare dokumenter, materiale og optagelser i forbindelse med begivenheden, navnlig for at forebygge, at optagelser af samtaler og alarmer slettes efter flyvningen.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
14	A2.1.14.1	Følsomme sikkerhedsoplysninger må ikke stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelser. Den myndighed, der har retsplejekompetence, eller den myndighed, der har kompetence til at træffe afgørelse om frigivelse af optegnelser i henhold til national lovgivning, kan træffe afgørelse om, at fordelene ved at frigive følsomme sikkerhedsoplysninger for ethvert andet lovligt formål vejer tungere end de indenlandske og internationale konsekvenser, et sådant skridt kan afstedkomme for eventuelle fremtidige sikkerhedsundersøgelser.
15, stk. 1	A2.1.15.1	Personale hos den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed eller enhver anden person, som opfordres til at deltage eller bidrage til sikkerhedsundersøgelsen, er omfattet af gældende regler om eller procedurer for tavshedspligt, herunder med hensyn til anonymiteten for personer, der er impliceret i et havari eller en hændelse, i henhold til gældende lovgivning.
15, stk. 2	A2.1.15.2	Den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed meddeler de oplysninger, som den anser for relevante for forebyggelsen af et havari eller en alvorlig hændelse, til personer med ansvar for konstruktion eller vedligeholdelse af luftfartøjer eller luftfartøjsudstyr og enkeltpersoner eller juridiske personer med ansvar for at operere luftfartøjer eller for personaleuddannelse.
15, stk. 3	A2.1.15.3	Den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed meddeler de nationale myndigheder for civil luftfart relevante faktuelle oplysninger, der er indhentet under sikkerhedsundersøgelsen, bortset fra følsomme sikkerhedsoplysninger eller oplysninger, som giver anledning til en interessekonflikt. De oplysninger, som de nationale myndigheder for civil luftfart modtager, beskyttes i overensstemmelse med den kontraherende parts gældende lovgivning.
15, stk. 4	A2.1.15.4	Den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed bemyndiges til at informere ofre og deres pårørende eller deres sammenslutninger eller offentliggøre eventuelle oplysninger om de faktuelle observationer, sikkerhedsundersøgelsens forløb, eventuelle foreløbige rapporter eller konklusioner og/eller sikkerhedsanbefalinger, forudsat at dette ikke bringer målene for sikkerhedsundersøgelsen i fare, og at

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger overholdes fuldt ud.
15, stk. 5	A2.1.15.5	Forud for offentliggørelsen af de i standard A2.1.15.4 omtalte oplysninger videregiver den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed de pågældende oplysninger til ofrene og deres pårørende eller deres sammenslutninger på en måde, der ikke bringer målene for undersøgelsen i fare.
16, stk. 1	A2.1.16.1	Alle sikkerhedsundersøgelser afsluttes med en rapport i en form, der er afpasset efter havariets eller den alvorlige hændelses art og alvor. Af rapporten skal det fremgå, at sikkerhedsundersøgelsens eneste formål er at forebygge fremtidige havarier og hændelser uden at fastslå skyld eller ansvar. Rapporten skal om nødvendigt indeholde sikkerhedsanbefalinger.
16, stk. 2	A2.1.16.2	Rapporten skal sikre anonymitet for alle enkeltpersoner, der er involveret i havariet eller den alvorlige hændelse.
16, stk. 3	A2.1.16.3	Hvis sikkerhedsundersøgelser giver anledning til rapporter før afslutningen af undersøgelsen, kan sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden inden deres offentliggørelse anmode om bemærkninger fra de berørte myndigheder, certifikatindehaveren af typekonstruktionen, producenten og den pågældende operatør. De har tavshedspligt med hensyn til konsultationens indhold som omhandlet i gældende bestemmelser.
16, stk. 4	A2.1.16.4	Inden den endelige rapport offentliggøres, kan sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden anmode om bemærkninger fra de berørte myndigheder, certifikatindehaveren af typekonstruktionen, producenten og den pågældende operatør, som har tavshedspligt med hensyn til konsultationens indhold som omhandlet i gældende bestemmelser. I forbindelse med anmodningen om sådanne bemærkninger følger sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden internationale standarder og anbefalet praksis.
16, stk. 5	A2.1.16.5	Følsomme sikkerhedsoplysninger indgår kun i en rapport, hvis de har relevans for analysen af havariet eller den alvorlige hændelse. Oplysninger eller dele af oplysningerne, som ikke er relevant for analysen,

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		videregives ikke.
16, stk. 6	A2.1.16.6	Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden offentliggør den endelige rapport hurtigst muligt og om muligt ikke senere end 12 måneder efter datoen for havariet eller den alvorlige hændelse.
16, stk. 7	A2.1.16.7	Kan den endelige rapport ikke offentliggøres inden for 12 måneder, udsender sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden en foreløbig erklæring som minimum på hver årsdag for havariet eller den alvorlige hændelse med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst.
16, stk. 8	A2.1.16.7	Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden sender snarest muligt en genpart af den endelige rapport og sikkerhedsanbefalingerne til: a) sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne og myndighederne for civil luftfart i de berørte stater og ICAO i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis b) modtagerne af sikkerhedsanbefalinger som indeholdt i rapporten.
17, stk. 1	A2.1.17.1	I alle faser af undersøgelsen anbefaler sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, efter passende høring af de relevante parter, eventuelle forebyggende foranstaltninger, som efter myndighedens mening må træffes straks for at øge luftfartssikkerheden, i en dateret fremsendelsesskrivelse til de relevante myndigheder, herunder myndigheder i tredjelande.
17, stk. 2	A2.1.17.2	En sikkerhedsundersøgelsesmyndighed kan også udstede sikkerhedsanbefalinger på grundlag af undersøgelser, analyse af en række undersøgelser eller alle andre aktiviteter, som er gennemført.
17, stk. 3	A2.1.17.3	Sikkerhedsanbefalinger skaber ikke i sig selv formodning om skyld eller ansvar i forbindelse med et havari

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		eller en alvorlig hændelse eller en hændelse.
18, stk. 1	A2.1.18.1	Modtageren af en sikkerhedsanbefaling bekræfter modtagelsen af fremsendelsesskrivelsen og informerer inden for 90 dage fra modtagelsen af den pågældende skrivelse den sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, som udstedte sikkerhedsanbefalingen, om de foranstaltninger, der er truffet eller påtænkes truffet, samt et tidsrum for at udføre dem, hvis dette er relevant, og, hvis der ikke er truffet nogen foranstaltninger, om grundene til dette.
18, stk. 2	A2.1.18.2	Inden for 60 dage efter modtagelsen af svaret underretter sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden modtageren om, hvorvidt den anser svaret for fyldestgørende, og dette begrundes, hvis den er uenig i beslutningen om at undlade at handle.
20	A2.1.20.1	1. EU-luftfartsselskaber og israelske luftfartsselskaber skal gennemføre procedurer, som gør det muligt: a) så hurtigt som muligt at forelægge en valideret liste på grundlag af de bedste tilgængelige oplysninger over alle personer om bord og b) umiddelbart efter meddelelsen om, at luftfartøjet har været ude for et havari, at forelægge en liste over farligt gods om bord. 2. For at sikre hurtig underretning af de pårørende om passagerernes tilstedeværelse om bord på det havarerende luftfartøj skal flyselskaberne tilbyde passagererne mulighed for at angive navn og kontaktoplysninger på den person, der skal kontaktes i tilfælde af havari. Disse oplysninger kan kun anvendes af flyselskaberne i tilfælde af et havari og må ikke videregives til en tredjepart eller bruges i kommercielt øjemed. 3. Navnet på en person om bord må ikke gøres offentlig tilgængelig, før de pårørende til denne person er blevet underrettet af de relevante myndigheder. Den liste, der er nævnt i stk. 1, litra a), skal holdes fortrolig

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
		i overensstemmelse med den kontraherende parts relevante lovgivning, og navnet på hver enkelt person på denne liste må, med forbehold derfor, kun gøres offentligt tilgængelige, for så vidt de pårørende til de pågældende personer om bord ikke har gjort indsigelse.
21	A2.1.21.1	1. Med henblik på at sikre en mere omfattende og harmoniseret reaktion på havarier opstiller hver kontraherende part på nationalt niveau en beredskabsplan for havarier inden for civil luftfart. En sådan beredskabsplan dækker også bistand til ofrene for havarier inden for civil luftfart og deres pårørende. 2. De kontraherende parter sikrer, at alle luftfartsselskaber, der er registreret på deres område, råder over en plan for bistand til ofrene for havarier inden for civil luftfart og deres pårørende. Disse planer bør bl.a. omfatte psykologisk støtte til ofrene for havarier inden for civil luftfart og til deres pårørende og sætte selskaberne i stand til at håndtere et omfattende havari. De kontraherende parter skal auditere de planer for bistand, som luftfartsselskaberne, der er registreret på deres område, råder over. 3. En kontraherende part, der på grund af dødsfald eller alvorlige kvæstelser blandt dennes borgere har særlig interesse i et havari, som er indtruffet på dens område, har ret til at udpege en ekspert, som gives ret til at: a) aflægge besøg på havaristedet b) få adgang til relevante faktuelle oplysninger, som den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed har indvilliget i at frigive til offentligheden, og til oplysninger om fremskridt med hensyn til undersøgelsen c) modtage en genpart af den endelige rapport. 4. En ekspert, der er udpeget i overensstemmelse med stk. 3, kan med forbehold af den gældende lovgivning bistå ved identifikationen af ofrene og deltage på møder med de overlevende fra dennes stat.
23	A2.1.23.1	De kontraherende parter fastsætter regler om sanktioner for overtrædelse af de standarder og krav

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Standard#)	Standard
		vedrørende undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart, der er fastlagt i dette bilag. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

A.2.2: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003

om indberetning af hændelser inden for civil luftfart

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Standard#)	Standard
1	A2.2.1.1	Formålet med dette direktiv er at medvirke til forbedring af luftfartssikkerheden ved at sikre, at relevante oplysninger, som har betydning for sikkerheden, indberettes, samles, opbevares, beskyttes og videreformidles. Indberetning af hændelser har udelukkende til formål at forebygge fremtidige ulykker og hændelser, ikke at placere skyld eller ansvar.
2	A2.2.2.1	Definitionerne i artikel 2 i direktiv 2003/42/EF gælder for de standarder og krav vedrørende indberetning af hændelser inden for civil luftfart, der er angivet i dette bilag, i det omfang det er relevant og hensigtsmæssigt.
3	A2.2.3.1	De standarder og krav vedrørende indberetning af hændelser inden for civil luftfart, der er angivet i dette bilag, gælder for hændelser, som, hvis de ikke afhjælpes, vil kunne bringe et luftfartøj, de ombordværende eller andre personer i fare.
4, stk. 1	A2.2.4.1	De kontraherende parter kræver, at hændelser indberettes til de kompetente myndigheder af enhver person, der er involveret i hændelsen, eller af enhver person, der har licens i overensstemmelse med luftfartslovgivningen, og ethvert besætningsmedlem, selv om vedkommende ikke var involveret i hændelsen.
5, stk. 1	A2.2.5.1	De kontraherende parter udpeger en eller flere kompetente myndigheder til at indføre en ordning, hvorefter hændelser, der indberettes, kan samles, vurderes, behandles og opbevares.
5, stk. 2 og 3	A2.2.5.2	De kompetente myndigheder opbevarer de indsamlede indberetninger i deres databaser. Havarier og alvorlige hændelser skal også registreres i disse databaser.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
6	A2.2.6.1	Israel og medlemsstaterne deltager i en gensidig udveksling af sikkerhedsoplysninger, hvis det er relevant. Den database, der anvendes af Israel, bør være kompatibel med ECCAIRS' software.
8, stk. 1	A2.2.8.1	De kontraherende parter træffer i henhold til deres nationale lovgivning de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre de oplysninger, de modtager i medfør af direktiv 2003/42/EF, en passende fortrolighedsgrad. De må kun benytte disse oplysninger med henblik på formålet for direktiv 2003/42/EF.
8, stk. 2	A2.2.8.2	Uanset type eller klassificering af en hændelse, et havari eller en alvorlig hændelse må navne eller adresser på enkeltpersoner aldrig registreres i den database, der er nævnt i standard A2.2.5.2.
8, stk. 3	A2.2.8.3	Med forbehold af gældende strafferetlige bestemmelser afstår de kontraherende parter fra at retsforfølge uforsætlige eller uagtsomme lovovertrædelser, der kun kommer til deres kendskab, fordi de er blevet indberettet efter den obligatoriske, nationale indberetningsordning, medmindre der er tale om grov uagtsomhed.
9	A2.2.9.1	Hver kontraherende part indfører en frivillig hændelsesindberetningsordning for at lette indsamling af oplysninger om faktiske eller potentielle sikkerhedsmangler, som ikke nødvendigvis opfanges af et obligatorisk hændelsesindberetningssystem.

DEL B: Lufttrafikstyring

B.1: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen"),

ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Kategori (enten afdeling A eller afdeling B i del B i bilag IV)	Standard
1, stk. 1 og 3	B.1.1.1	A	Formålet med initiativet vedrørende oprettelse af et fælles europæisk luftrum er at forbedre lufttrafikkens nuværende sikkerhedsstandarder, at bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet, og at forbedre præstationerne generelt inden for systemet af lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS) for den almene lufttrafik i de kontraherende parter for derigennem at tilgodese alle luftrumsbrugeres behov. Dette fælles europæiske luftrum består af et sammenhængende paneuropæisk net af ruter, netstyrings- og lufttrafikstyringssystemer, som udelukkende er baseret på sikkerhedsmæssige, effektivitetsmæssige og tekniske hensyn til fordel for alle luftrumsbrugere. I den sammenhæng fastsætter forordning 549/2004 et harmoniseret regelsæt for oprettelsen af det fælles europæiske luftrum. Anvendelsen af forordning 549/2004 og de foranstaltninger, der henvises til i grundforordningerne for det fælles europæiske luftrum, berører ikke de kontraherende parter suverænitet over deres luftrum og kravene hos de kontraherende parter vedrørende den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 13. Forordning 549/2004 og foranstaltningerne i grundforordningerne for det fælles europæiske luftrum omfatter ikke militære operationer og militær træningsflyvning.

			Anvendelsen af forordning 549/2004 og af de foranstaltninger, der er fastsat i grundforordningerne for det fælles europæiske luftrum, berører ikke de kontraherende parter rettigheder og forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"). I denne forbindelse er en yderligere målsætning at bistå de kontraherende parter med at opfylde deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at skabe et grundlag for en fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af dens bestemmelser og ved at sikre, at tages behørigt hensyn til disse bestemmelser i forordning 549/2004 og i gennemførelsesbestemmelserne dertil.
2	B.1.2.1	A	Definitionerne i artikel 2 i forordning 549/2004 gælder for de standarder og krav vedrørende lufttrafikstyring, der er anført i dette bilag. Alle henvisninger til medlemsstaterne anses for at være henvisninger til kontraherende parter.
4, stk. 1	B.1.4.1	A	De kontraherende parter enten udpeger eller opretter i fællesskab eller hver for sig et eller flere organer som deres nationale tilsynsmyndighed til at varetage de opgaver, som påhviler en sådan myndighed i henhold til forordning 549/2004 og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3 i forordning 549/2004.
4, stk. 2	B.1.4.2	A	De nationale tilsynsmyndigheder er uafhængige af luftfartstjenesteudøverne. Denne uafhængighed opnås gennem en passende adskillelse mellem de nationale tilsynsmyndigheder og tjenesteudøvere, i det mindste på det funktionelle plan.
4, stk. 3	B.1.4.3	A	De nationale tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemskelig måde. Dette opnås ved at anvende hensigtsmæssige ledelses- og kontrolmekanismer, herunder inden for en kontraherende parts administration. Imidlertid hindrer dette ikke de nationale tilsynsmyndigheder i at gennemføre deres opgaver inden for rammerne af de organisationsregler, der er gældende for nationale civile luftfartsmyndigheder eller andre offentlige organer.
4, stk. 4	B.1.4.4	A	De kontraherende parter sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder råder over nødvendige ressourcer og kapaciteter til effektivt og rettidigt at udføre de opgaver, som de har fået pålagt i

			henhold til forordning 549/2009.
9	B.1.9.1	A	De sanktioner, som de kontraherende parter fastlægger for især luftrumsbrugeres og luftfartstjenesteudøveres overtrædelse af forordning 549/2004 og af de foranstaltninger, der er fastsat i grundforordningerne for det fælles europæiske luftrum, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
10	B.1.10.1	A	De kontraherende parter, som handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, opretter høringsmekanismer med henblik på passende inddragelse af interessenterne, herunder faglige sammenslutninger, i oprettelsen af det fælles europæiske luftrum.
11, stk. 1	B.1.11.1	A	For at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner. Den skal omfatte: a) nationale planer, herunder præstationsmål om centrale præstationsområder, herunder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet, hvorunder der sikres sammenhæng med initiativet for det fælles europæiske luftrum, og b) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer.
11, stk. 2	B.1.11.2	A	Efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i forordning 549/2009 kan Kommissionen udpege Eurocontrol eller en anden upartisk og kompetent instans til at fungere som et "præstationsvurderingsorgan". Præstationsvurderingsorganet har til opgave efter anmodning at bistå de nationale tilsynsmyndigheder ved gennemførelsen af præstationsordningen. Kommissionen sørger for, at præstationsvurderingsorganet handler uafhængigt ved udførelsen af de opgaver, det har fået overdraget af Kommissionen.
11, stk. 3, litra b)	B.1.11.3	A	De nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, der henvises til i standard B.1.11.1, udarbejdes af de nationale tilsynsmyndigheder og vedtages af den kontraherende part. Disse planer skal omfatte bindende nationale mål og en passende incitamentsordning som vedtaget

			af den kontraherende part. Planerne udarbejdes efter høring af luftfartstjenesteudøvere, repræsentanter for luftrumsbrugere og eventuelt lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer.
11, stk. 3, litra d)	B.1.11.4	A	Referenceperioden for præstationsordningen dækker mindst tre og højst fem år. Er de nationale mål ikke opfyldt inden for denne periode, anvender de kontraherende parter og/eller de nationale tilsynsmyndigheder de hensigtsmæssige foranstaltninger, som de har fastlagt.
11, stk. 4	B.1.11.5	A	Følgende procedurer gælder for præstationsordningen: a) indsamling, validering, undersøgelse, evaluering og udbredelse af relevante data om luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer fra alle relevante parter, herunder luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører, nationale tilsynsmyndigheder, de kontraherende parter og Eurocontrol b) udvælgelse af egnede centrale præstationsområder på grundlag af ICAO's dokument nr. 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept" og i overensstemmelse med dem, der er fastlagt i præstationsrammen i ATM-masterplanen, herunder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet, der om nødvendigt tilpasses for at tage hensyn til de specifikke behov i det fælles europæiske luftrum og relevante mål for disse områder samt fastsættelse af et begrænset antal centrale præstationsindikatorer til måling af præstationen c) vurdering af de nationale mål på grundlag af de nationale planer og d) overvågning af de nationale præstationsplaner, herunder hensigtsmæssige varslingsmekanismer.
11, stk. 5	B.1.11.6	A	Der skal i forbindelse med udformningen af præstationsordningen tages hensyn til, at en-route-tjenester, terminaltjenester og netfunktioner er forskellige, og at de i givet fald også skal behandles tilsvarende med henblik på præstationsvurderingen.
11, stk. 6	B.1.11.7	A	Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende præstationsordningen, der er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse.
13	B.1.13.1	A	Grundforordningerne for det fælles luftrum er ikke til hinder for, at en kontraherende part kan træffe foranstaltninger, for så vidt disse er nødvendige for at beskytte vitale sikkerheds- eller

			forsvarspolitiske interesser. Det drejer sig især om foranstaltninger, der er tvingende nødvendige - med henblik på overvågning af luftrummet under medlemsstaternes ansvarsområde i overensstemmelse med ICAO's regionale luftfartsaftaler, herunder muligheden for at opdage, identificere og vurdere alle luftfartøjer, der benytter et sådant luftrum, for at sikre flyvesikkerheden og træffe foranstaltninger, der tilgodeser sikkerheds- og forsvarsbehov - i tilfælde af alvorlige interne uroligheder, der påvirker opretholdelsen af lov og orden - i tilfælde af krig eller af alvorlige internationale spændinger, der udgør en fare for krig - for opfyldelsen af en kontraherende parts internationale forpligtelser, for så vidt angår opretholdelse af fred og international sikkerhed - for at gennemføre militære operationer og militær træningsflyvning, herunder nødvendige øvelsesmuligheder.
--	--	--	--

B.2: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen"),

ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Kategori (enten afdeling A eller afdeling B i del B i bilag IV)	Standard
2, stk. 1 og 2	B.2.2.1	A	Den nationale tilsynsmyndighed foretager inspektioner og undersøgelser for at sikre overholdelsen af forordning 550/2004 og påser navnlig, at luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester vedrørende det luftrum, der hører ind under den kontraherende parts ansvarsområde, opererer sikkert og effektivt. Den berørte luftfartstjenesteudøver letter dette arbejde.
2, stk. 3	B.2.2.2	B	Der indgås aftaler om tilsyn, som sikrer inspektioner og undersøgelser af de luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester i funktionelle luftrumsblokke, mellem at lande, der indgår i de pågældende luftrumsblokke.
2, stk. 4-6	B.2.2.3	A	Der skal etableres ordninger for tilsyn med ANSP (luftfartstjenesteudøvere) fra lande, som leverer tjenester i et andet lands luftrum, mellem de pågældende lande. Disse ordninger skal omfatte ordninger for, hvordan manglende opfyldelse af de relevante krav skal behandles.
4		A	Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende sikkerhedskrav, der er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse.
7, stk. 1	B.2.7.1	A	Luftfartstjenesteudøvere skal certificeres af de kontraherende parter.
7, stk. 3	B.2.7.2	A	De nationale tilsynsmyndigheder udsteder certifikater til ANSP, der opfylder bestemmelserne i

			forordning 1035/2011 og gældende national lovgivning.
7, stk. 3	B.2.7.3	A	Certifikat kan udstedes særskilt for hver enkelt type tjeneste som defineret i artikel 2 i forordning 549/2004 eller for et bundt af sådanne tjenester.
7, stk. 3	B.2.7.4	A	Der gennemføres regelmæssig kontrol med certifikaterne.
7, stk. 4 + bilag II	B.2.7.5	A	Certifikaterne skal angive luftfartstjenesteudøvernes rettigheder og forpligtelser, herunder ikke-diskriminerende adgang til tjenester for luftrumsbrugere, navnlig med hensyn til sikkerhed. Certificeringen må kun underlægges betingelserne i bilag II til forordning 550/2004. Disse skal være objektivt begrundede, ikke-diskriminerende, forholdsmæssige og gennemskuelige.
7, stk. 5	B.2.7.6	A	De kontraherende parter kan tillade udøvelse af luftfartstjenester uden certificering, hvis den pågældende trafik primært består af andet end almen lufttrafik.
7, stk. 6	B.2.7.7	B	Udstedelsen af et certifikat giver luftfartstjenesteudøvere mulighed for at tilbyde deres tjenester til andre kontraherende parter, andre luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne i de kontraherende parter.
7, stk. 7	B.2.7.8	A	De nationale tilsynsmyndigheder overvåger opfyldelsen af de krav og betingelser, der er knyttet til certifikaterne.
7, stk. 7	B.2.7.9	A	Hvis en national tilsynsmyndighed finder, at indehaveren af et certifikat ikke længere opfylder disse krav eller betingelser, træffer den passende foranstaltninger, idet den samtidig sikrer kontinuiteten i tjenesterne. Sådanne foranstaltninger kan også omfatte en tilbagekaldelse af certifikatet.
7, stk. 8	B.2.7.10	B	En kontraherende part anerkender alle certifikater, der er udstedt i en kontraherende part i overensstemmelse med de standarder og forskriftsmæssige krav vedrørende lufttrafikstyring, der er anført i dette bilag.
8, stk. 1	B.2.8.1	A	De kontraherende parter sikrer for så vidt angår luftrummet under deres ansvarsområde, at der

			udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke luftrumsblokke. Med henblik herpå udpeger de kontraherende parter en lufttrafiktjenesteudøver, som er indehaver af et certifikat, der er gyldigt i de kontraherende parter.
8, stk. 2	B.2.8.2	B	Levering af grænseoverskridende tjenester hindres ikke af retsregler, der kræver, at ANSP a) skal ejes, enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet, af en bestemt stat/dens statsborgere, eller b) skal have deres vedtægtsmæssige hjemsted/hovedaktivitetssted i den pågældende stat, eller c) alene må benytte faciliteter i den pågældende stat.
8, stk. 3	B.2.8.3	A	De kontraherende parter definerer, hvilke rettigheder og forpligtelser de udpegede tjenesteudøvere har. Forpligtelserne kan omfatte vilkår for rettidig levering af relevante oplysninger, der gør det muligt at identificere al flyvning med luftfartøjer i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde.
8, stk. 4	B.2.8.4	A	De kontraherende parter kan udøve et skøn ved valget af tjenesteudøver, forudsat at denne opfylder de krav og betingelser, der er anført i de standarder og forskriftsmæssige krav vedrørende lufttrafikstyring, der angivet er i dette bilag.
8, stk. 5	B.2.8.4	B	For så vidt angår de funktionelle luftrumsblokke, som er oprettet i medfør af artikel 9a, og som strækker sig over luftrum, der hører ind under mere end én kontraherende parts ansvarsområde, udpeger de berørte kontraherende parter sammen, jf. artikel 8, stk. 1, i forordning 550/2004, én eller flere lufttrafiktjenesteudøvere mindst en måned før iværksættelsen af den funktionelle luftrumsblok.
9	B.2.9.1	A	De kontraherende parter kan ud fra sikkerhedsmæssige hensyn udpege en vejrtjenesteudøver til med eneret at levere alle eller en del af de meteorologiske data for hele eller en del af det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.
9a, stk. 1	B.2.9a.1	B	De kontraherende parter træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at funktionelle luftrumsblokke gennemføres med henblik på at opnå den krævede kapacitet og effektivitet i lufttrafikstyringsnettet inden for det fælles europæiske luftrum, opretholde et højt sikkerhedsniveau, bidrage til at forbedre lufttrafiksystemets præstationer generelt og mindske

			miljøpåvirkningerne. De kontraherende parter, og navnlig de kontraherende parter, der etablerer tilgrænsende funktionelle luftrumsblokke, samarbejder indbyrdes i videst mulig omfang for at sikre, at denne bestemmelse efterkommes.
9a, stk. 2	B.2.9a.2	B	De funktionelle luftrumsblokke skal bl.a.: a) understøttes af en sikkerhedsmæssig risikoanalyse; b) gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt under hensyn til lufttrafikken; c) sikre overensstemmelse med det europæiske rutenet, der er oprettet i henhold til artikel 6 i luftrumsforordningen; d) være begrundet ved, at de indebærer en generel merværdi, herunder en optimal udnyttelse af tekniske og menneskelige ressourcer, baseret på cost-benefit-analyser; e) sikre en gnidningsløs og fleksibel overdragelse af ansvaret for flyvekontrollen mellem lufttrafiktjenesteenheder; f) sikre forenelighed mellem de forskellige luftrumskonfigurationer, blandt andet ved at optimere de nuværende flyveinformationsregioner; g) opfylde betingelserne i regionale aftaler indgået i ICAO-regi; h) respektere regionale aftaler, der gælder på datoen for ikrafttrædelsen af forordning 550/2004, og i) lette overensstemmelse med præstationsmål.
9a, stk. 3	B.2.9a.3	B	En funktionel luftrumsblok kan kun oprettes ved gensidig aftale mellem alle de kontraherende parter og i påkommende tilfælde tredjelande, der har ansvaret for en del af det luftrum, som den funktionelle luftrumsblok omfatter. Inden oprettelsen af en funktionel luftrumsblok forelægger den eller de berørte kontraherende parter de øvrige kontraherende parter og andre interesserede parter relevante oplysninger og giver dem mulighed for at fremsætte bemærkninger.
9a, stk. 4	B.2.9a.4	B	Når en funktionel luftrumsblok vedrører luftrum, der helt eller delvis hører ind under to eller flere kontraherende parters ansvarsområde, skal den aftale, i henhold til hvilken den funktionelle luftrumsblok oprettes, indeholde de nødvendige bestemmelser med hensyn til, hvordan blokken kan ændres, og hvordan en kontraherende part kan trække sig ud af en blok, herunder overgangsordninger.
9a, stk. 5	B.2.9a.5	B	Ved tvister mellem to eller flere kontraherende parter om en grænseoverskridende funktionel luftrumsblok, der vedrører luftrum under deres ansvarsområde, kan de berørte kontraherende parter i fællesskab forelægge sagen for Udvalget for det Fælles Luftrum med henblik på en udtalelse.

			Udtalelsen afgives til de berørte kontraherende parter. Med forbehold af standard B.2.9a.3 tager de kontraherende parter hensyn til nævnte udtalelse med henblik på at finde en løsning.
10, stk. 1	B.2.10.1	A	Luftfartstjenesteudøvere kan benytte sig af tjenester fra andre tjenesteudøvere, der er certificeret i de kontraherende parter.
10, stk. 2	B.2.10.2	A	Luftfartstjenesteudøverne formaliserer deres samarbejde ved skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger, som fastlægger den enkelte udøvers specifikke pligter og opgaver, og som giver mulighed for udveksling af operationelle data mellem alle tjenesteudøvere for så vidt angår almen lufttrafik. Sådanne ordninger meddeles den eller de berørte nationale tilsynsmyndigheder.
10, stk. 3	B.2.10.3	A	I de tilfælde hvor der er tale om udøvelse af lufttrafiktjenester, er de berørte kontraherende parters godkendelse påkrævet. I de tilfælde hvor der er tale om udøvelse af vejrtjenester, er de berørte kontraherende parters godkendelse påkrævet, hvis disse har udpeget en udøver med eneret i overensstemmelse med standard B.2.9.1.
11	B.2.10.4	A	De kontraherende parter træffer som led i den fælles transportpolitik de nødvendige foranstaltninger til at sikre indgåelsen eller fornyelsen af skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger mellem de kompetente civile og militære myndigheder om styringen af specifikke luftrumsblokke.
12, stk. 1	B.2.12.1	A	Luftfartstjenesteudøvere udarbejder, uanset ejerforhold og retlig form, regnskaber, der revideres og offentliggøres.
12, stk. 2	B.2.12.2	A	Luftfartstjenesteudøverne offentliggør i alle tilfælde en årsberetning, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig revision.
12, stk. 3	B.2.12.3	A	Når luftfartstjenesteudøvere udøver et bundt af tjenester, specificerer og angiver de omkostninger og indtægter, der hidrører fra luftfartstjenesterne, opgjort i overensstemmelse med det gældende afgiftssystem, og de fører i givet fald konsoliderede regnskaber for andre tjenester, som ikke er luftfartstjenester, således som de ville være forpligtede til, hvis de pågældende tjenester blev udøvet af adskilte virksomheder.

12, stk. 4	B.2.12.4	A	De kontraherende parter udpeger de kompetente myndigheder, som har adgang til regnskaberne hos tjenesteudøvere, der udøver tjenester i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde.
13, stk. 1	B.2.13.1	B	For så vidt angår almen lufttrafik udveksles relevante operationelle data i realtid mellem alle luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne for at lette disses operationelle behov. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.
13, stk. 2	B.2.13.2	B	Relevante myndigheder, certificerede luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne gives adgang til relevante operationelle data på et ikke-diskriminerende grundlag.
13, stk. 3	B.2.13.3	B	Certificerede tjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne udformer standardbetingelser for adgang til andre af deres relevante operationelle data end de i stk. 1 omhandlede. De nationale tilsynsmyndigheder godkender sådanne standardbetingelser. Hvor det er relevant, udarbejdes der detaljerede regler vedrørende sådanne betingelser efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3.
18, stk. 1 og 2	B.2.18.1	A	Hverken de kontraherende parters nationale tilsynsmyndigheder, der handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, eller Kommissionen må videregive oplysninger af fortrolig karakter; dette gælder navnlig oplysninger om luftfartstjenesteudøvere, deres forretningsforbindelser eller deres omkostningskomponenter. Dette berører ikke de kontraherende parters nationale tilsynsmyndigheders eller Kommissionens ret til at videregive oplysninger, når dette er af afgørende betydning for opfyldelsen af deres pligter, idet videregivelsen i så fald skal være forholdsmæssigt afpasset og skal tage hensyn til tjenesteudøvernes, luftrumsbrugeres, lufthavnes eller andre relevante interessenters berettigede interesser med hensyn til at beskytte deres forretningshemmeligheder.

B.3: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004

om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum

("luftrumsforordningen"), ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Kategori (enten afdeling A eller afdeling B i del B i bilag IV)	Standard
1	B.3.1.1	A	Har til formål at understøtte konceptet et gradvist mere integreret operativt luftrum som led i den fælles transportpolitik og at fastlægge fælles procedurer for udformning, planlægning og styring, så lufttrafikstyringen kan foregå effektivt og sikkert. Luftrummet skal udnyttes på en måde, der støtter driften af luftfartstjenesterne som en sammenhængende, logisk helhed i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 550/2004. Dette gælder for det luftrum i ICAO EUR- og AFI-områderne, hvor de kontraherende parter er ansvarlige for udøvelsen af lufttrafiktjenester i overensstemmelse med luftfartstjenesteforordningen 550/2004. De kontraherende parter kan også anvende forordning 551/2004 på luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde inden for andre ICAO-områder, forudsat at de underretter de øvrige kontraherende parter herom.
3, stk. 1	B.3.3.1	B	De kontraherende parter arbejder hen imod, at ICAO opretter og anerkender en fælles EUIR.
3, stk. 2	B.3.3.2	B	EUIR udformes, så den dækker det luftrum, der i henhold til artikel 1, stk. 3, i forordning 551/2004 hører ind under de kontraherende parters ansvarsområde, og den kan desuden omfatte europæiske tredjelandes luftrum.
3, stk. 3	B.3.3.3	B	Oprettelsen af EUIR berører ikke de kontraherende parters ansvar med hensyn til udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde, jf. standard

			B.2.8.1.
3, stk. 4	B.3.3.4	B	De kontraherende parter bevarer deres ansvar over for ICAO inden for de geografiske grænser for de øvre flyveinformationsregioner og de flyveinformationsregioner, som de har fået tildelt af ICAO.
3a	B.3.3a.1	A	Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende elektronisk luftfartsinformation, der er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse.
4	B.3.4.1	A	Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende lufttrafikregler og regler for luftrumsklassifikation, der er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse.
6, stk. 1	B.3.6.1	A	Funktionerne af nettet til lufttrafikstyring (ATM) skal gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt og sikre, at luftrumsbrugerne kan operere på deres foretrukne flyveveje, samtidig med at der gives størst mulig adgang til luftrums- og luftfartstjenester. Disse netfunktioner har til formål at understøtte initiativer på nationalt niveau og på de funktionelle luftrumsblokkes niveau og udøves på en måde, der respekterer adskillelsen mellem regulerings- og driftsfunktioner.
6, stk. 2	B.3.6.2	A	Funktioner, der varetages af netforvalteren ved udformning af ruter og forvaltning af knappe ressourcer samt muligheden for at udnævne f.eks. Eurocontrol til netforvalter.
6, stk. 3	B.3.6.3	A	Kommissionen kan føje funktioner til listen over de funktioner, der er nævnt i standard B.3.6.2 efter passende høring af interesserede parter i industrien. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordning 551/2004 ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk.4, i rammeforordningen.
6, stk. 4	B.3.6.4	A	De udførlige bestemmelser vedrørende gennemførelsen af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 6 i luftrumsforordningen (551/2004), undtagen for dem, der er omhandlet i artikel 6, stk. 6-9, i forordning 551/2004, der er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse. Disse gennemførelsesbestemmelser skal navnlig vedrøre: a) koordineringen og harmoniseringen af processer og procedurer for at øge effektiviteten af

			luftfartsfrekvensforvaltningen, herunder udvikling af principper og kriterier b) den centrale funktion at koordinere tidlig identifikation og løsning af frekvensbehov i de frekvensbånd, der er tildelt den almindelige europæiske lufttrafik, for at støtte udformningen og driften af det europæiske lufttrafiknet c) yderligere netfunktioner som defineret i ATM-masterplanen d) detaljerede ordninger for samarbejde om beslutningstagning mellem de kontraherende parter, luftfartstjenesteudøvere og netstyringsfunktionen e) tilrettelæggelse med henblik på høring af de relevante interesserede parter i beslutningsprocessen både på nationalt og på europæisk plan, og f) inden for det radiospektrum, der er tildelt den almindelige lufttrafik af Den Internationale Telekommunikationsunion, en opdeling af opgaver og ansvar mellem netstyringsfunktion og nationale frekvensforvaltningsorganer, idet det sikres, at de nationale frekvensforvaltningsfunktioner fortsat udfører de frekvenstildelinger, der ikke har indflydelse på nettet. I de tilfælde, der ikke har indflydelse på nettet, samarbejder de nationale frekvensforvaltningsorganer med dem, der er ansvarlige for netstyringsfunktionen, for at optimere brugen af frekvenserne.
6, stk. 5	B.3.6.5	A	Andre aspekter af luftrumets udformning end dem, som er omhandlet i artikel 6, stk. 2, i forordning 551/2004, tages op på nationalt niveau og niveauet for de funktionelle luftrumsblokke. I denne udformningsproces skal der tages hensyn til efterspørgslen efter og kompleksiteten af trafikken, nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke, og den skal omfatte en fuld høring af relevante luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer luftrumsbrugere, og militære myndigheder, når det er passende.
6, stk. 6	B.3.6.6	B	De kontraherende parter skal overlade udførelsen af lufttrafikreguleringen til Eurokontrol eller et andet upartisk og kompetent organ, der er underlagt passende overvågningsordninger.
6, stk. 7	B.3.6.7	A	Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende lufttrafikregulering, der er anført i bilag IV til Euro-

			Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse.
7, stk. 1	B.3.7.1	A	De kontraherende parter sikrer under hensyntagen til organisationen af de militære aspekter, der hører ind under deres ansvarsområde, en ensartet anvendelse i det fælles europæiske luftrum af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet som beskrevet af ICAO og udviklet af Eurocontrol med henblik på at lette luftrumsstyringen og luftrafikstyringen som led i den fælles transportpolitik.
7, stk. 3	B.3.7.2	A	Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende fleksibel udnyttelse af luftrummet, der er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse.
8, stk. 1	B.3.8.1	A	I tilfælde hvor anvendelsen af artikel 7 i forordning 551/2004 giver anledning til væsentlige driftsmæssige vanskeligheder, kan de kontraherende parter midlertidigt suspendere en sådan anvendelse, forudsat at de straks underretter Det Fælles Udvalg.
8, stk. 2	B.3.8.2	A	Efter indførelsen af en midlertidig suspension kan der foretages tilpasninger af de regler, der er vedtaget efter artikel 7, stk. 3, i forordning 551/2004, for det luftrum, der hører ind under den eller de den kontraherende parter ansvarsområde.

B.4: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen"),

ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Kategori (enten afdeling A eller afdeling B i del B i bilag IV)	Standard
1 + bilag I	B.4.1.1	A	Forordning 552/2004 omhandler inden for rammeforordningens anvendelsesområde interoperabiliteten i det europæiske lufttrafikstyringsnet. Den gælder for systemer, disses komponenter og tilhørende procedurer, der er anført i bilag I til forordning 552/2004. Formålet er at opnå interoperabilitet mellem de forskellige systemer, komponenter og tilhørende procedurer i det europæiske lufttrafikstyringsnet, idet der tages behørigt hensyn til de relevante internationale regler, idet der også tages sigte på at sikre samordnet og hurtig indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og teknologier i lufttrafikstyringen.
2 + bilag II	B.4.2.1	A	Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer, disses komponenter og tilhørende procedurer skal opfylde væsentlige krav. De væsentlige krav er anført i bilag II til forordning 552/2004.
3	B.4.3.1	A	Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet, som er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse. Systemer, komponenter og tilhørende procedurer skal overholde de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet i hele deres livscyklus. Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet skal navnlig:

			a) fastlægge eventuelle specifikke krav, som supplerer eller præciserer de væsentlige krav, især for så vidt angår sikkerhed, homogen drift og præstationer, og/eller b) hvor dette er relevant, beskrive eventuelle specifikke krav, som supplerer eller præciserer de væsentlige krav, især for så vidt angår samordnet indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og teknologier, og/eller c) fastlægge komponenterne, når det drejer sig om systemer, og/eller d) beskrive de særlige procedurer for overensstemmelsesvurdering, der i givet fald inddrager bemyndigede organer, jf. artikel 8 i forordning 552/2004, og som er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler, der skal anvendes ved vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed samt ved verifikation af systemerne, og/eller e) fastsætte betingelserne for gennemførelse, herunder også i givet fald den dato, hvor alle relevante interessenter skal overholde bestemmelserne. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet tages der hensyn til de anslåede omkostninger og fordele ved de forskellige tekniske løsninger, hvorved bestemmelserne kan overholdes, med henblik på at finde den mest holdbare løsning under behørig hensyntagen til opretholdelsen af et aftalt højt sikkerhedsniveau. En vurdering af omkostninger og fordele ved disse løsninger for samtlige interessenter vedlægges hvert udkast til gennemførelsesbestemmelse vedrørende interoperabilitet. Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet fastlægges efter proceduren i rammeforordningens artikel 8.
4, stk. 2		A	Systemer med tilhørende procedurer og komponenter, der er i overensstemmelse med de relevante fællesskabsspecifikationer, hvis referencenumre er offentliggjort i <i>Den Europæiske Unions Tidende</i> , formodes at opfylde de væsentlige krav og/eller at overholde gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet.
5 + bilag III	B.4.5.1	A	Komponenter ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed. Elementerne i denne erklæring er anført i bilag III til forordning 552/2004. Fabrikanten eller dennes i de kontraherende parter etablerede repræsentant sikrer og erklærer med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, at han har fulgt anvisningerne i

			de væsentlige krav og i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet. Komponenter, der ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnhed, formodes at opfylde de væsentlige krav og overholde de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet. De relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet specificerer i givet fald, hvilke opgaver i forbindelse med vurderingen af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnhed der skal udføres af de bemyndigede organer, jf. artikel 8 i forordning 552/2004.
6 + bilag IV	B.4.6.1	A	Systemerne underkastes en EF-verifikation af luftfartstjenesteudøveren i overensstemmelse med de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet for at sikre, at de opfylder de væsentlige krav i forordning 552/2004 og overholder gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet, når de integreres i det europæiske lufttrafikstyringsnet. Før et system tages i brug, udsteder den relevante luftfartstjenesteudøver en EF-verifikationserklæring, der bekræfter overensstemmelsen, og sender denne til den nationale tilsynsmyndighed sammen med en teknisk beskrivelse. Elementerne i denne erklæring og i den tekniske beskrivelse er anført i bilag IV til forordning 552/2004. Den nationale tilsynsmyndighed kan anmode om eventuelle yderligere oplysninger, som måtte være nødvendige for at kontrollere overensstemmelsen. De relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet specificerer i givet fald, hvilke opgaver i forbindelse med verifikationen af systemer der skal udføres af de bemyndigede organer, jf. artikel 8 i forordning 552/2004. EF-verifikationserklæringen udstedes med forbehold af eventuelle vurderinger, som den nationale tilsynsmyndighed måtte skulle foretage for at undersøge andet end interoperabilitet.
6a	B.4.6a.1	A	Et certifikat, der er udstedt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur og gælder for komponenter eller systemer, betragtes i forbindelse med anvendelsen af artikel 5 og 6 i forordning 552/2004 som en EF-erklæring om

			overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller som en EF-verifikationserklæring, hvis den indeholder dokumentation for overensstemmelse med de væsentlige krav i forordning 552/2004 og de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.
7, stk. 1	B.4.7.1	A	Hvis en national tilsynsmyndighed godtgør, a) at en komponent, der ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, eller b) at et system, der er ledsaget af en EF-verifikationserklæring, ikke opfylder de væsentlige krav og/eller overholder de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet, træffer den, under behørigt hensyn til behovet for driftssikkerhed og -kontinuitet, alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse anvendelsesområdet for denne komponent eller dette system eller forbyde enheder under dens ansvar at anvende komponenten eller systemet.
8, stk. 1	B.4.8.1	A	De kontraherende parter underretter Det Fælles Udvalg om, hvilke organer de har udpeget til at varetage opgaver i forbindelse med vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, jf. artikel 5 i forordning 552/2004, og/eller verifikation, jf. artikel 6 i forordning 552/2004, og angiver kompetenceområdet for hvert enkelt organ samt det identifikationsnummer, som Kommissionen har tildelt det.
8, stk. 2	B.4.8.2	A	De kontraherende parter anvender kriterierne i bilag V til forordning 552/2004 ved bedømmelsen af de organer, der skal bemyndiges. Organer, der opfylder vurderingskriterierne i de relevante europæiske standarder, skal anses for at opfylde førnævnte kriterier.
8, stk. 3 + bilag V	B.4.8.3	A	De kontraherende parter trækker bemyndigelsen tilbage, hvis et bemyndiget organ ikke længere opfylder kriterierne i bilag V til forordning 552/2004. De underretter straks Det Fælles Udvalg herom.
8, stk. 4	B.4.8.4	A	Medlemsstaterne kan beslutte at udpege de organisationer, der er anerkendt efter artikel 3 i luftfartstjenesteforordningen, som bemyndigede organer, uden at dette dog berører kravene i artikel 8, stk. 1, 2 og 3, i forordning 552/2004.

B.5: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF,

som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Kategori (enten afdeling A eller afdeling B i del B i bilag IV)	Standard
3	B.5.3.1	A	Definitionerne i artikel 3, litra da), e), f), g), q), r) og s), i forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009 finder anvendelse på de standarder og krav vedrørende lufttrafikstyring, der er anført i dette bilag. Alle henvisninger til medlemsstaterne anses for at være henvisninger til kontraherende parter.
8b, stk. 1	B.5.8b.1	A	Ydelsen af ATM/ANS-tjenester skal opfylde de væsentlige krav i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009.
8b, stk. 2	B.5.8b.2	A	Der kræves et certifikat for ATM/ANS-ydere i overensstemmelse med forordning 1035/2011 og gældende national lovgivning. Certifikatet udstedes, når tjenesteyderen har godtgjort, at vedkommende har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med tjenesteyderens rettigheder. De rettigheder, der tildeles, og omfanget af de tjenester, der ydes, skal præciseres i certifikatet.
8b, stk. 3	B.5.8b.3	A	Som undtagelse fra standard B.5.8b.2 kan de kontraherende parter beslutte, at ydere af flyveinformationstjenester kan få mulighed for at afgive en erklæring om, at de er kvalificerede og

			har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med de tjenester, der ydes.
8b, stk. 4	B.5.8b.4	B	De i standard B.5.8b.6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for organisationer, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling og vedligeholdelse af sikkerhedskritiske ATM/ANS-systemer og -komponenter. Certifikater for de pågældende organisationer udstedes, når de har godtgjort, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.
8b, stk. 5	B.5.8b.5	A	De i standard B.5.8b.6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav eller som et alternativ validering ved ATM/ANS-yderen, for så vidt angår sikkerhedskritiske ATM/ANS-systemer og -komponenter. Certifikater for de pågældende systemer og komponenter udstedes, eller valideringen gives, når ansøgeren har godtgjort, at de pågældende systemer og komponenter er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i standard B.5.8b.1 nævnte væsentlige krav.
8b, stk. 6	B.5.8b.6	A	Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende ATM/ANS, der er omhandlet i artikel 8b, stk. 6, i forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009, og som er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse.
8c, stk. 1	B.5.8c.1	A	Flyveledere samt personer og organisationer, der er involveret i træning, testning, kontrol eller helbredsundersøgelse af flyveledere, skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009.
8c, stk. 2	B.5.8c.2	A	Flyveledere skal være i besiddelse af et certifikat og et helbredsbevis, der er relevant for den tjeneste, der skal udføres.
8c, stk. 3	B.5.8c.3	A	Det i standard B.5.8c.2 omhandlede certifikat udstedes kun, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de væsentlige krav til teoretisk viden, praktiske færdigheder, sprogkundskaber og erfaring som omhandlet i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009.

8c, stk. 4	B.5.8c.4	A	Det i standard B.5.8c.2 omhandlede helbredsbevis udstedes kun, når flyvelederen opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de væsentlige krav til helbredsmæssig egnethed som omhandlet i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009. Helbredsbeviset kan udstedes af flyvelæger eller flyvemedicinske centre.
8c, stk. 5	B.5.8c.5	A	De rettigheder, der tildeles flyvelederen, og certifikatets og helbredsbevisets omfang skal præciseres i certifikatet og helbredsbeviset.
8c, stk. 6	B.5.8c.6	A	Det anerkendes ved udstedelse af et certifikat, at organisationer, der træner flyveledere, flyvelæger og flyvemedicinske centre kan varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder med hensyn til at udstede certifikater og helbredsbeviser.
8c, stk. 7	B.5.8c.7	A	Der udstedes et certifikat til uddannelsesorganisationer, flyvelæger og flyvemedicinske centre for flyveledere, der har godtgjort, at de overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009 er opfyldt. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.
8c, stk. 8	B.5.8c.8	A	Personer med ansvar for praktisk træning eller bedømmelse af flyvelederes færdigheder skal være i besiddelse af et certifikat. Certifikatet udstedes, når den pågældende person har godtgjort, at vedkommende overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009 er opfyldt. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.
8c, stk. 9	B.5.8c.9	A	Syntetiske træningsanordninger skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009.
8c, stk. 10	B.5.8c.10	A/B ³	De gennemførelsesbestemmelser, der er omhandlet i artikel 10 i forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009, og som er anført i bilag IV til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel, finder anvendelse.

³ Bestemmelser, der udspringer af ICAO's SARPs (standarder og anbefalet praksis), skal klassificeres som kategori A. Alle øvrige bestemmelser klassificeres som kategori B.

Bilag Vb, pkt.1	B.5.Vb.1	A	a) Alle luftfartøjer — undtagen dem, der deltager i de i artikel 1, stk. 2, litra a), i forordning 216/2008 omhandlede aktiviteter — i alle faser af en flyvning, eller som befinder sig på flyvepladsens manøvreområde, skal betjenes i overensstemmelse med gældende generelle operationelle regler og enhver gældende procedure, der er fastsat for brugen af det pågældende luftrum. b) Alle luftfartøjer - undtagen dem, der deltager i de i artikel 1, stk. 2, litra a), i forordning 216/2008 omhandlede aktiviteter - skal være udstyret med de komponenter, der er påkrævet i henhold til det gældende driftskoncept, og betjenes i overensstemmelse hermed. Komponenter, der anvendes i ATM/ANS-systemet, skal også overholde kravene i punkt 3 i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009.
Bilag Vb, pkt. 2	B.5.Vb.2	A	De væsentlige krav i punkt 2 i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009 finder anvendelse.
Bilag Vb, pkt. 3	B.5.Vb.3	A	De væsentlige krav i punkt 3 i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009 finder anvendelse.
Bilag Vb, pkt.4	B.5.Vb.4	A/B ⁴	De væsentlige krav i punkt 4 i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009 finder anvendelse.
Bilag Vb, pkt. 5	B.5.Vb.5	A	De væsentlige krav i punkt 5 i bilag Vb til forordning 216/2008 som ændret ved forordning 1108/2009 finder anvendelse.

⁴ Bestemmelser, der udspringer af ICAO's SARP (standarder og anbefalet praksis), skal klassificeres som kategori A. Alle øvrige bestemmelser klassificeres som kategori B.

DEL C: Miljø

C.1: Direktiv 2002/30/EF

med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
3	C.1.3.1	De kontraherende parter sikrer, at der er kompetente myndigheder, der har ansvaret for spørgsmål vedrørende indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne.
4	C.1.4.1	De kontraherende parter vedtager en afbalanceret strategi for behandling af støjproblemer i lufthavne på deres område. De kan desuden overveje at anvende økonomiske incitamenter som støjstyringsforanstaltning.
	C.1.4.2	I forbindelse med indførelse af driftsrestriktioner, tager de kompetente myndigheder hensyn til de sandsynlige omkostninger og fordele ved de forskellige mulige foranstaltninger samt lufthavnens særlige karakteristika.
	C.1.4.3	De foranstaltninger eller den kombination af foranstaltninger, der træffes, må ikke være mere restriktive end nødvendigt for at nå det miljømål, der er fastsat for den enkelte lufthavn. Foranstaltningerne må ikke indebære forskelsbehandling på grundlag af et luftfartsselskabs eller en luftfartøjsproducents nationalitet eller identitet.
	C.1.4.4	Performance-baserede driftsrestriktioner skal være baseret på luftfartøjets støjniveau som fastlagt i den certificeringsprocedure, der gennemføres i overensstemmelse med bind I i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
5 + bilag II, pkt. 1-3	C.1.5.1	Såfremt der skal træffes en afgørelse om driftsrestriktioner, tages der for så vidt angår de pågældende driftsrestriktioner og den pågældende lufthavns særlige karakteristika, hensyn til de oplysninger, der er anført i punkt 1-3 i bilag II til direktiv 2002/30/EF, i den udstrækning det er hensigtsmæssigt og muligt.
7	C.1.7.1	Reglerne for vurdering af driftsrestriktioner gælder ikke for: a) driftsrestriktioner, der allerede er truffet på datoen for gennemførelsen af denne standard som bekræftet ved en afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg, jf. punkt 5 i bilag II til Euro-Middelhavsluftfartsaftalen mellem EU og Israel b) mindre tekniske ændringer af delvise driftsrestriktioner, som ikke medfører nævneværdige omkostninger for luftfartsselskaber i en given lufthavn, og som indføres efter gennemførelsen af denne standard som anført i ovenstående.
9	C.1.9.1	I enkelte tilfælde kan de kontraherende parter i lufthavne på deres område tillade, at luftfartøjer foretager enkeltbevægelser, som ikke kan gennemføres på grundlag af andre bestemmelser i direktiv 2002/30/EF, såfremt der er tale om: a) luftfartøjer, hvis enkeltbevægelser er af en sådan særlig art, at det vil være urimeligt at nægte midlertidig undtagelse b) luftfartøjer på ikke-kommercielle flyvninger med henblik på ombygning, reparation eller vedligeholdelse.
10	C.1.10.1	De kontraherende parter sikrer, at der i overensstemmelse med gældende national lovgivning etableres procedurer for høring af de berørte parter om anvendelsen af driftsrestriktioner.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art#/Std#)	Standard
11	C.1.11.1	En kontraherende part underretter straks de øvrige kontraherende parter om nye driftsrestriktioner, som den har besluttet at indføre i en lufthavn på sit område.
12	C.1.12.1	De kontraherende parter sikrer i overensstemmelse med national lovgivning og nationale procedurer, at afgørelser om driftsrestriktioner kan indbringes for en klageinstans, der ikke er identisk med den myndighed, der har truffet den anfægtede afgørelse.
Bilag II, pkt. 1-3		Oplysninger omhandlet i standard C.1.5.1.

C.2: Direktiv 2006/93/EF

om regulering af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)

Artikel nr.	Standard nr.	Standard
1	C.2.1.1	Anvendelse: a. flyvemaskiner med en MTOM på 34 000 kg eller mere eller b. flyvemaskiner med certificeret kapacitet på mere end 19 passagersæder.
2	C.2.2.2	Civile subsoniske jetfly skal opfylde normerne i bind 1, del II, kapitel 3 i bilag 16 til konventionen.
3	C.2.3.1	Der kan indrømmes undtagelser fra kravet om operation af civile subsoniske jetfly i henhold til normerne i bind 1, del II, kapitel 3 i bilag 16 til konventionen i tilfælde af: a) flyvemaskiner af historisk interesse b) flyvemaskiner, hvis anvendelse er så exceptionel, at det ville være urimeligt at nægte en midlertidig undtagelse og c) midlertidig anvendelse af flyvemaskiner, der udfører ikke-indtægtsgivende flyvninger med henblik på ændring, reparation eller vedligeholdelse.
3	C.2.3.2	En kontraherende part underretter de kompetente myndigheder hos de øvrige kontraherende parter, hvis der indrømmes fritagelse i tilfælde af historisk interesse. De kontraherende parter anerkender undtagelser, som en anden kontraherende part har indrømmet flyvemaskiner, der er registreret i denne kontraherende parts registre.
5	C.2.5.1	De kontraherende parter fastsætter passende håndhævelsesforanstaltninger, der gælder for overtrædelser af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til direktiv 2006/93/EF, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse foranstaltninger anvendes. Foranstaltningerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.

DEL D: Luftfartsselskabers erstatningsansvar

D.1: Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker som ændret ved forordning (EF) nr. 889/2002

Artikel nr.	Standard nr.	Standard
2, stk. 1, litra a) og litra c)-g)	D.1.2.1	Definitionerne i artikel 2 gælder for de forskriftsmæssige krav og standarder for luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som er angivet i dette bilag.
3	D.1.3.1	Anvendelse af Montrealkonventionen af 1999 af de kontraherende parter, også for indenlandske flyvninger.
5	D.1.5.1	De kontraherende parter skal sikre, at luftfartsselskaberne til erstatningsberettigede fysiske personer udbetaler sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade.
6	D.1.6.1	De kontraherende parter skal sikre, at alle luftfartsselskaber sørger for, at passagerer på alle salgssteder har adgang til et sammendrag af de vigtigste bestemmelser om erstatningsansvar for så vidt angår passagerer og deres bagage.

DEL E: Forbrugerrettigheder

E.1: Direktiv 90/314/EØF

om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
1	E.1.1.1	Tilnærmelse af de kontraherende parter love og administrative bestemmelser om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure, der sælges eller udbydes til salg på de kontraherende parter område.
2	E.1.2.1	Definitionerne i artikel 2 i direktiv 90/314/EØF gælder for de standarder og krav vedrørende pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure, der er angivet i dette bilag, i det omfang det er relevant og hensigtsmæssigt. I dette bilag gælder følgende definition af "pakkerejse": Ved "pakkerejse" forstås en på forhånd fastlagt kombination af mindst to af nedenstående elementer, der sælges eller udbydes til salg til en samlet pris: a) transport b) indkvartering c) andre turistmæssige ydelser, som udgør en væsentlig del af pakkerejsen, men som ikke er direkte knyttet til transport eller indkvartering. Særskilt fakturering af de enkelte elementer af en bestemt pakkerejse fritager ikke rejsearrangøren eller formidleren for forpligtelserne i henhold til dette bilag.
3	E.1.3.1	Rejsearrangøren og formidleren skal give fuldstændige og nøjagtige oplysninger. Hvis der stilles en brochure til rådighed for forbrugeren, skal den let læseligt, klart og præcist angive prisen samt indeholde de

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		relevante oplysninger vedrørende: a) rejsemålet, de anvendte befordringsmidler samt disses karakteristika og kategori b) indkvarteringsform, indkvarteringsstedets beliggenhed, kategori eller standard og dets vigtigste karakteristika samt godkendelse og turistmæssige klassificering c) inkluderede måltider (meal plan) d) rejseruten e) generelle oplysninger om pas og visumkrav og sundhedsmæssige formaliteter, der kræves i forbindelse med rejsen og opholdet f) det beløb eller den procentdel af prisen, der skal forudbetales, samt hvorledes restbeløbet skal betales g) om der for at gennemføre pakkerejsen kræves et mindsteantal af deltagere, og i så fald hvornår forbrugeren senest skal underrettes i tilfælde af aflysning. De oplysninger, der gives, er bindende, medmindre: - ændringer i disse oplysninger klart er blevet meddelt forbrugeren, inden kontrakten er underskrevet; dette forhold skal udtrykkeligt nævnes i brochuren - ændringerne foretages på et senere tidspunkt efter aftale mellem aftalepartnerne.
4, stk. 1 og 2	E.1.4.1	Rejsearrangøren og/eller formidleren skal, inden kontrakten indgås, skriftligt eller på en anden dertil egnet måde give forbrugeren generelle oplysninger om de pas- og visumkrav, der gælder, og især fristerne for at opnå disse, samt om de sundhedsmæssige formaliteter, der kræves i forbindelse med rejsen og opholdet.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		Rejsearrangøren og/eller formidleren skal skriftligt eller på en anden dertil egnet måde i god tid inden rejsens begyndelse give forbrugeren følgende oplysninger: i) tidspunkt og sted for mellemlandinger og skift af befordringsmiddel samt nærmere oplysninger om f.eks. kabine/køje på skib eller sove- eller liggevognskupe i tog ii) navn, adresse og telefonnummer på rejsearrangørens og/eller formidlerens lokale repræsentant, eller hvis en sådan ikke findes, navn, adresse og telefonnummer på lokale organer, som vil kunne bistå forbrugeren, hvis han kommer i vanskeligheder. Findes der ikke sådanne repræsentanter eller organer, skal forbrugeren under alle omstændigheder have et telefonnummer, han kan anvende i nødstilfælde, eller andre nødvendige oplysninger, således at han kan kontakte rejsearrangøren og/eller formidleren iii) oplysninger om, hvorledes mindreårige, der rejser og opholder sig i udlandet, kan kontaktes direkte, eller hvorledes den lokale repræsentant kan kontaktes Alt efter hvilken pakkerejse der er tale om, skal kontrakten mindst indeholde nedenstående oplysninger, så længe det er relevant for den pågældende pakkerejse: a) rejsemålet eller rejsemålene og, når hele opholdet ikke foregår på et enkelt sted, varighed og tidspunkt for hver del af opholdet b) de anvendte befordringsmidler, disses karakteristika og kategori, dato, tidspunkt og sted for afrejse og hjemkomst c) når pakkerejsen omfatter indkvartering, indkvarteringsstedets beliggenhed, turistmæssige kategori eller

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		standard, hovedkarakteristika, overensstemmelse med den pågældende værtsstats regler samt antallet af inkluderede måltider (meal plan) d) om der kræves et mindste antal deltagere, for at pakkerejsen gennemføres, og i så fald seneste dato for, hvornår forbrugeren i tilfælde af aflysning skal underrettes d) rejseruten f) besøg, udflugter eller andre ydelser, der er inkluderet i den samlede pris, der er aftalt for pakkerejsen g) navn og adresse på rejsearrangøren, formidleren og eventuelt forsikringsselskabet h) pakkerejsens pris samt oplysning om, at prisen eventuelt kan ændres i medfør af standard E.1.4.2, og om eventuelle skatter, afgifter eller gebyrer for tjenesteydelser (som f.eks. lufthavns- eller havneskatter eller landings- og startafgifter og opholdsafgifter), når sådanne udgifter ikke er inkluderet i pakkerejsens pris i) en oversigt over, hvornår og hvordan rejsen skal betales j) ethvert særligt ønske, som forbrugeren har givet udtryk for over for rejsearrangøren eller formidleren ved bestillingen af rejsen, og som de begge har accepteret k) forbrugers klagefrist i tilfælde af manglende eller ufuldstændig opfyldelse af kontrakten. Alle bestemmelser i kontrakten skal udformes skriftligt eller på anden for forbrugeren klar og tilgængelig måde og skal meddeles ham, inden kontrakten indgås; forbrugeren får også udleveret en kopi af disse bestemmelser.
4, stk. 4	E.1.4.2	Det er forbudt at ændre prisen, medmindre kontrakten udtrykkeligt åbner mulighed for såvel prisforhøjelse

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		som prisnedsættelse og fastlægger den præcise beregningsmetode for en sådan ændring, idet ændringen udelukkende må foretages på baggrund af ændringer i: - transportomkostninger, herunder brændstofpriser - skatter, afgifter eller gebyrer for visse tjenesteydelser, såsom lufthavns-, havne, landings- eller startafgifter - valutakurser, som anvendes i forbindelse med den pågældende pakkerejse - hotelindkvarteringsomkostninger. I en fastsat periode, der fastlægges i den kontraherende parts relevante lovgivning, før den aftalte afrejsedato må den pris, der er anført i kontrakten, ikke forhøjes, hvis forbrugeren har betalt den fulde pris for pakkerejsen.
4, stk. 5	E.1.4.3	Hvis der foretages ændringer af væsentlige bestemmelser i kontrakten før afrejsen, har forbrugeren ret til: - at hæve kontrakten uden at pådrage sig ansvar - eller at acceptere en tillægskontrakt, der opregner de foretagne ændringer og disses betydning for prisen.
4, stk. 6	E.1.4.4	Hvis pakkerejsen aflyses inden den aftalte afrejsedato af grunde, som ikke kan tilskrives forbrugeren, har forbrugeren ret til: a) enten at deltage i en pakkerejse af tilsvarende eller højere kvalitet, hvis rejsearrangøren og/eller formidleren kan tilbyde ham dette. Hvis erstatningspakkerejsen er af ringere kvalitet, skal rejsearrangøren tilbagebetale prisforskellen til forbrugeren

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		b) eller hurtigt at få tilbagebetalt samtlige beløb, han har betalt i henhold til kontrakten. I så fald skal han om fornødent have erstatning fra enten rejsearrangøren eller formidleren for manglende opfyldelse af kontrakten i henhold til den pågældende kontraherende parts lovgivning, medmindre: i) aflysningen skyldes, at antallet af tilmeldte til pakkerejsen er mindre end det af rejsearrangøren krævede minimum, og forbrugeren underrettes skriftligt herom inden for den i rejsebeskrivelsen angivne tidsfrist, eller ii) aflysningen skyldes force majeure (dog bortset fra overbooking), hvorved der forstås usædvanlige og uforudsigelige omstændigheder, som den, der påberåber sig dem, ikke har nogen indflydelse på, og som han ikke har mulighed for at afværge, også selv om han udviser den størst mulige påpasselighed.
4, stk. 7	E.1.4.5	Hvis en væsentlig del af de af kontrakten omfattede ydelser ikke leveres efter forbrugers afrejse, eller hvis rejsearrangøren konstaterer, at han ikke vil være i stand til at levere en væsentlig del af disse ydelser, har forbrugeren ret til: Passende alternative foranstaltninger uden ekstra omkostninger for forbrugeren, således at denne kan fortsætte pakkerejsen, og eventuelt en erstatning for forskellen mellem de aftalte og de ydede tjenester. Hvis der ikke kan træffes sådanne foranstaltninger eller forbrugeren af gyldige grunde ikke kan acceptere dem, sørger rejsearrangøren uden pristillæg for transport af forbrugeren med et tilsvarende transportmiddel til afrejsestedet eller til et andet mellem parterne aftalt returrejsested, og yder i givet fald forbrugeren erstatning.
5, stk. 1	E.1.5.1	De kontraherende parter træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den rejsearrangør og/eller

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		formidler, der er part i kontrakten, over for forbrugeren er ansvarlig for, at de kontraktmæssige forpligtelser opfyldes, uanset om disse forpligtelser påhviler rejsearrangøren/formidleren selv eller andre tjenesteydere, og uden at indskrænke rejsearrangørens og/eller formidlerens ret til at søge sig fyldestgjort hos sådanne andre tjenesteydere.
5, stk. 2-5	E.1.5.2	Forbrugeren har ret til erstatning i tilfælde af manglende eller mangelfuld opfyldelse af kontrakten, medmindre visse betingelser, som er fastsat i direktiv 90/314/EØF, er opfyldt. Den rejsearrangør og/eller formidler, der er part i kontrakten, skal tage skridt til hurtigt at komme en forbruger, der er i vanskeligheder, til undsætning, også selv om arrangøren eller formidleren ikke er ansvarlig for skader, fordi den manglende opfyldelse kan tilskrives en tredjepart, der ikke har forbindelse med leveringen af de i kontrakten omhandlede ydelser, og er af uforudselig eller uafvendelig karakter, eller fordi den manglende opfyldelse skyldes force majeure, som defineret i standard E.1.4.4, eller en begivenhed, som hverken rejsearrangøren og/eller formidleren eller tjenesteyderen trods den nødvendige agtpågivenhed kunne forudse eller foregribe.
6	E.1.6.1	I tilfælde af klage skal rejsearrangøren og/eller formidleren tage hurtige skridt for at finde passende løsninger.

E.3: Forordning (EF) nr. 261/2004

om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
1	E.3.1.1	Fastsættelse af minimumsrettigheder for luftfartspassagerer ved: a) boardingafvisning mod passagerens vilje b) aflysning af flyafgange c) forsinkelse af flyafgange.
2	E.3.2.1	Definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. 261/2004 finder anvendelse på de standarder og krav vedrørende fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, der er angivet i dette bilag, hvor det er relevant og hensigtsmæssigt.
3, stk. 2 og 3	E.3.3.1	De forskriftsmæssige krav og standarder gælder, såfremt passagererne: a) har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang og, medmindre flyvningen aflyses som omhandlet i artikel 5 i forordning (EF) nr. 261/2004, er til stede ved indcheckningen - som foreskrevet og på det tidspunkt, der er fastsat på forhånd af luftfartsselskabet, rejsearrangøren eller et autoriseret rejsebureau, og det er påvist, at passageren har modtaget en meddelelse, eller, hvis der ikke er angivet noget tidspunkt - senest inden for den fastsatte frist, der fastsættes i den kontraherende parts relevante lovgivning, før den offentliggjorte afgangstid, eller b) af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør er blevet overført fra den flyafgang, på hvilken vedkommende

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		har en reservation, til en anden flyafgang, uanset grunden hertil. De forskriftsmæssige krav og normer gælder ikke for passagerer, der rejser gratis eller til en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden. Passagerer med billetter, der er udstedt i henhold til et luftfartsselskabs eller en rejsearrangørs bonusprogram eller et andet kommercielt program er dog omfattet.
4, stk. 1	E.3.4.1	Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer at skulle nægte boarding, opfordrer det først til, at passagerer frivilligt giver afkald på deres reservation mod en modydelse, idet betingelserne herfor aftales mellem de pågældende passagerer og det transporterende luftfartsselskab. Frivillige bistås i overensstemmelse med artikel 8 i forordning 261/2004. En sådan bistand ydes ud over den modydelse, der er nævnt i denne standard.
4, stk. 2	E.3.4.2	Hvis der ikke melder sig et tilstrækkeligt antal frivillige til, at de resterende passagerer med reservationer kan komme med flyet, kan det transporterende luftfartsselskab afvise passagerer mod deres vilje.
4, stk. 3	E.3.4.3	Afvises passagerer mod deres vilje, skal det transporterende luftfartsselskab yde dem kompensation og bistå dem (passagererne skal tilbydes valget mellem tilbagebetaling af billetprisen og, hvis det er relevant, en returflyvning, eller omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed, eller omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser, måltider og forfriskninger, to telefonopringninger, fax/e-mail, hotelindkvartering, når det er nødvendigt, og transport mellem lufthavnen og overnatningsstedet) i overensstemmelse med den kontraherende parts relevante lovgivning.
5, stk. 1	E.3.5.1	Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer: a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab, i) valg mellem refusion af den fulde købspris for billetten og, hvis det er relevant, en returflyvning eller

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til det endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed; eller omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til det endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser, og ii) i tilfælde af omlægning, måltider og forfriskninger, to telefonopringninger, fax/e-mail, hotelindkvartering, når det er nødvendigt, og transport mellem lufthavnen og overnatningsstedet), og b) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab, medmindre de får meddelelse om aflysningen i god tid før det planlagte afgangstidspunkt (en fast frist, der fastsættes i den kontraherende parts nationale lovgivning), eller de får meddelelse på et senere tidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse og når deres endelige bestemmelsessted inden for et bestemt tidsrum (tæt på den planlagte afangs- og ankomsttid), der fastlægges i den kontraherende parts relevante lovgivning.
5, stk. 2	E.3.5.2	Ved meddelelsen til passagererne om aflysningen skal der orienteres om eventuelle alternative transportmuligheder.
5, stk. 3	E.3.5.3	Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.
5, stk. 4	E.3.5.4	Bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen, påhviler det transporterende luftfartsselskab.
6	E.3.6.1	Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer, at en flyafgang bliver forsinket ud over tidspunktet for den planlagte afgang med to timer eller mere, skal det transporterende luftfartsselskab tilbyde passagererne bistand (måltider og forfriskninger og to telefonopringninger, fax/e-mail); når forsinkelsen er på mindst fem timer, kan passageren vælge mellem at afvente den oprindelige flyvning eller få billetprisen refunderet og, hvis det er relevant, en returflyvning, samt ekstra bistand til i form af hotelindkvartering, når en eller flere overnatninger er påkrævet, og transport mellem lufthavnen og

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		overnatningsstedet.
7	E.3.7.1	Når der skal ydes kompensationen, modtager passagererne en fast kompensation som følger: a) 1 250 NIS eller 250 EUR for alle flyvninger på højst 2 000 km b) 2 000 NIS eller 400 EUR for flyvninger på mellem 2 000 og 4 500 km c) 3 000 NIS eller 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b). Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt. Når passagererne får tilbudt en omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reserverede flyvning med mere end visse korte fastsatte frister, der fastsættes i den kontraherende parts nationale lovgivning, kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte kompensationen med 50 %. Kompensationen udbetales kontant, ved elektronisk bankoverførsel eller check eller, med passagerens skriftlige billigelse, i værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser.
8, stk. 3	E.3.8.1	Hvis en by, et byområde eller en region betjenes af flere lufthavne, og et transporterende luftfartsselskab tilbyder en passager en flyvning til en alternativ lufthavn i forhold til den, som reservationen gælder for, betaler det transporterende luftfartsselskab omkostningerne ved at overføre passageren fra den alternative lufthavn enten til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
10, stk. 1	E.3.10.1	Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en højere klasse end den, billetten var købt til, kan luftfartsselskabet ikke forlange yderligere betaling.
10, stk. 2	E.3.10.2	Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en lavere klasse end den, billetten var købt til, yder det refusion i overensstemmelse med den kontraherende parts relevante lovgivning.
11, stk. 1	E.3.11.1	Transporterende luftfartsselskaber giver førsteprioritet til transport af bevægelseshæmmede personer og eventuelle ledsagere eller godkendt førerhund samt til uledsagede børn.
11, stk. 2, og 9, stk. 3	E.3.11.2	Ved boardingafvisning, aflysning eller forsinkelser har bevægelseshæmmede personer og eventuelle ledsagere og uledsagede børn ret til forplejning og indkvartering så hurtigt som muligt. I forbindelse med forplejning og indkvartering tager det transporterende luftfartsselskab særlige hensyn til de behov, som bevægelseshæmmede personer og eventuelle ledsagepersoner måtte have, samt til uledsagede børns behov.
12	E.3.12.1	Standarderne i forordning 261/2004 indskrænker på ingen måde en passagers ret til yderligere compensation. Compensation i henhold til forordning 261/2004 kan fratrækkes en sådan yderligere compensation. Medmindre andet gælder ifølge relevante principper og regler i national lovgivning, finder ovenstående ikke anvendelse for passagerer, der frivilligt har givet afkald på deres reservationer i henhold til artikel 4, stk. 1, i forordning 261/2004.
13	E.3.13.1	Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler compensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til forordning 261/2004, må bestemmelserne i forordningen ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser forordning 261/2004 på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. Tilsvarende må bestemmelserne i forordningen ikke fortolkes således, at de begrænser den ret, som en rejsearrangør eller tredjemand, der ikke er passager, med hvem det transporterende luftfartsselskab har kontrakt, har til at rejse erstatningskrav over for eller kræve kompensation af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.
14, stk. 1	E.3.14.1	Det transporterende luftfartsselskab sikrer, at der ved indcheckningsskranken umiddelbart synligt for passagererne er opsat en klart læselig meddelelse med følgende tekst (eller et lignende indhold): "Hvis De nægtes boarding, eller Deres flyafgang aflyses eller forsinkes, kan De ved indcheckningsskranken eller boardingudgangen få et eksemplar af bestemmelserne om Deres rettigheder, navnlig med hensyn til kompensation og bistand".
14, stk. 2	E.3.14.2	Et transporterende luftfartsselskab, som nægter boarding eller som aflyser en flyafgang, skal give hver enkelt passager, der berøres heraf, en skriftlig meddelelse om bestemmelserne om kompensation og bistand i forordning 261/2004. Det skal også give hver enkelt passager, der berøres af en betydelig forsinkelse, en tilsvarende meddelelse.
15	E.3.15.1	Forpligtelser over for passagerer i henhold til denne forordning må ikke begrænses eller ophæves ved f.eks. en undtagelse eller restriktiv klausul i transportkontrakten. Såfremt en sådan undtagelse eller restriktiv klausul alligevel påberåbes over for en passager, eller passageren ikke er blevet korrekt informeret om sine rettigheder, og derfor har accepteret en lavere kompensation end fastsat i forordning 261/2004, har passageren fortsat ret til at iværksætte de nødvendige procedurer ved de kompetente retsinstanser med henblik på at opnå supplerende kompensation.
16	E.3.16.1	De kontraherende parter skal sikre håndhævelsen af de forskriftsmæssige krav og standarder, der følger af forordning 261/2004. Håndhævelsesforanstaltninger, som kan omfatte håndhævelsesforanstaltninger på

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		grundlag af retsafgørelser på det civilretlige område, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

E.4: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006

om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
1, stk. 1	E.4.1.1	Fastsættelse af regler for beskyttelse af og bistand til handicappede og bevægelseshæmmede personer, når de rejser med fly, både for at beskytte dem mod forskelsbehandling og for at sikre, at de får bistand.
2	E.4.2.1	Definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. 1107/2006 finder anvendelse på de standarder og krav vedrørende handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly, der er angivet i dette bilag, hvor det er relevant og hensigtsmæssigt.
3	E.4.3.1	Et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør må ikke under henvisning til en persons handicap nægte at acceptere en reservation til et fly eller at tage en handicappet eller bevægelseshæmmet person om bord, hvis den pågældende har en gyldig rejsehjemmel og reservation.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
4, stk. 1	E.4.4.1	Et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør kan under henvisning til en persons handicap eller bevægelseshæmning nægte at acceptere en reservation fra den handicappede eller bevægelseshæmmede person eller nægte ombordstigning: a) hvis dette er nødvendigt af hensyn til de gældende sikkerhedsbestemmelser i folkeretten eller den nationale ret eller af hensyn til de sikkerhedskrav, der er fastsat af den myndighed, som har udstedt det pågældende luftfartsselskabs driftstilladelse ("air operator's certificate") b) hvis luftfartøjets størrelse eller adgangsforhold gør det fysisk umuligt at tage den handicappede eller bevægelseshæmmede person om bord eller befordre vedkommende. Nægtes reservation under henvisning til de forhold, der er nævnt i litra a) og b), træffer luftfartsselskabet, dets agent eller rejsearrangør rimelige foranstaltninger til at foreslå et acceptabelt alternativ for den pågældende person. En handicappet eller bevægelseshæmmed person, der er blevet nægtet ombordstigning under henvisning til vedkommendes handicap eller bevægelseshæmning, og den person, der ledsager den pågældende, skal tilbydes tilbagebetaling af billetprisen eller mulighed for ombooking til en anden flyvning i henhold til artikel 8 i forordning 261/2004. Retten til at vælge en returflyvning eller ombooking til en anden flyvning forudsætter, at alle sikkerhedskrav kan opfyldes.
4, stk. 2	E.4.4.2	Af hensyn til de gældende sikkerhedsbestemmelser i folkeretten eller den nationale ret eller af hensyn til de sikkerhedskrav, der er fastsat af den myndighed, som har udstedt driftstilladelse til det pågældende luftfartsselskab, kan et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør forlange, at en handicappet eller bevægelseshæmmed ledsages af en anden person, som er i stand til at yde den nødvendige assistance til den pågældende.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
4, stk. 3	E.4.4.3	Luftfartsselskaber eller deres agenter er forpligtet til at give passagerer med handicap oplysninger om de sikkerhedsbestemmelser, som de anvender ved befordring af handicappede og bevægelseshæmmede personer, samt om alle begrænsninger i deres befordring eller i befordringen af hjælpemidler som følge af luftfartøjets størrelse. En rejsearrangør oplyser om sådanne sikkerhedsbestemmelser og begrænsninger i forbindelse med flyvninger, der indgår i pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure, som den tilrettelægger, sælger eller udbyder til salg.
4, stk. 4	E.4.4.4	Hvis et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør gør brug af en undtagelse i henhold til standard E.4.4.1 eller E.4.4.2, skal det eller den straks underrette den handicappede eller bevægelseshæmmede person om årsagerne hertil. Luftfartsselskabet, dets agent eller en rejsearrangør skal efter anmodning meddele disse årsager skriftligt til den handicappede eller bevægelseshæmmede person inden for en fastsat frist, der skal være så kort som muligt og fastsættes i den kontraherende parts relevante lovgivning, idet der tages hensyn til de bevægelseshæmmede personers interesser.
5, stk. 1 og 2	E.4.5.1	En lufthavns forvaltningsorgan skal, under hensyntagen til de lokale forhold, udpege ankomst- og udgangsmødesteder inden for lufthavnsområdet, eller på et sted, der er under direkte kontrol af forvaltningsorganet, såvel i som uden for terminalbygningerne, hvor handicappede og bevægelseshæmmede let kan give meddelelse om deres ankomst til lufthavnen og anmode om bistand. Ankomst- og udgangsmødestederne skal være klart markeret og skal stille de vigtigste oplysninger om lufthavnen til rådighed i tilgængelig form.
6, stk. 1	E.4.6.1	Luftfartsselskaber, deres agenter eller rejsearrangører træffer alle fornødne foranstaltninger til modtagelse på alle deres salgssteder på de kontraherende parter område, hvor traktaten finder anvendelse, af meddelelser fra handicappede eller bevægelseshæmmede personer om behov for bistand, også ved

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		telefonsalg og salg via internettet.
6, stk. 2 og 3	E.4.6.2	Når et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør får en forudgående underretning om behov for bistand, videregiver det eller den før den offentliggjorte afgangstid for flyet de relevante oplysninger: a) til afgang-, ankomst- og transitlufthavnenes forvaltningsorganer og b) til det transporterende luftfartsselskab, hvis reservationen ikke blev foretaget hos det pågældende luftfartsselskab, medmindre luftfartsselskabets identitet ikke er kendt på meddelelsestidspunktet, i hvilket tilfælde oplysningerne videregives så hurtigt, som det er praktisk muligt. De nøjagtige definitioner og specifikationer for "forudgående underretning" fastlægges i de kontraherende parter relevante regler og procedurer.
6, stk. 4 + bilag I		Snarest muligt efter et flys afgang meddeler det transporterende luftfartsselskab forvaltningsorganet i bestemmelseslufthavnen, hvis denne er beliggende på en kontraherende parts område, antallet af handicappede og bevægelseshæmmede personer på det pågældende fly, der har brug for bistand som omhandlet i bilag I til forordning 1107/2006, og karakteren af denne bistand.
7, stk. 1	E.4.7.1	Når en handicappet eller bevægelseshæmmet person ankommer til en lufthavn med henblik på at rejse med fly, er lufthavnens forvaltningsorgan ansvarligt for at sikre, at den i bilag I til forordning 1107/2006 omhandlede bistand ydes på en sådan måde, at personen kan tage det fly, hvortil vedkommende har en reservation, forudsat at den pågældendes særlige behov for sådan bistand forudgående er blevet meddelt det berørte luftfartsselskab, dets agent eller rejsearrangøren. Denne meddelelse omfatter også returflyvningen, hvis udrejsen og returflyvningen er booket hos samme luftfartsselskab. De nøjagtige definitioner og specifikationer for "forudgående meddelelse" fastlægges i de kontraherende parter relevante regler og procedurer.
7, stk. 2	E.4.7.2	Når brugen af en anerkendt ledsagehund er nødvendig, imødekommes dette behov, forudsat at det er meddelt luftfartsselskabet, dets agent eller rejsearrangør i overensstemmelse med eventuelle nationale regler for transport af ledsagehunde om bord på luftfartøjer.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
7, stk. 3	E.4.7.3	Hvis der ikke er afgivet nogen meddelelse i henhold de relevante nationale regler, træffer forvaltningsorganet alle rimelige foranstaltninger til at yde bistand på en sådan måde, at den pågældende kan tage det fly, hvortil vedkommende har en reservation.
7, stk. 4	E.4.7.4	Bestemmelserne i standard E.4.7.1 finder anvendelse på betingelse af, at: a) personen er til stede ved indcheckningen i tide, b) personen ankommer i tide til et mødested inden for lufthavnsområdet, der er udpeget i henhold til standard E.4.5.1. De nøjagtige definitioner og specifikationer for "i tide" fastlægges i de kontraherende parter relevante regler og procedurer.
7, stk. 5	E.4.7.5	Når en handicappet eller bevægelseshæmmet person er i transit i en kontraherende parts lufthavn, eller af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør overføres fra det fly, hvortil vedkommende har en reservation, til et andet fly, er forvaltningsorganet ansvarligt for at sikre, at den i bilag I til forordning 1107/2006 omhandlede bistand ydes på en sådan måde, at personen kan tage det fly, hvortil vedkommende har en reservation.
7, stk. 6 og 7	E.4.7.6	Ved en handicappet eller bevægelseshæmmet persons ankomst med fly til en kontraherende parts lufthavn, er lufthavnens forvaltningsorgan ansvarligt for, at den i bilag I til forordning 1107/2006 omhandlede bistand ydes på en sådan måde, at personen kan nå frem til sit udgangsmødested i lufthavnen som omhandlet i standard E.4.5.1. Den bistand, der ydes, skal så vidt muligt være tilpasset den enkelte passagers særlige behov.
8	E.4.8.1	En lufthavns forvaltningsorgan er ansvarligt for at sikre, at den i bilag I til forordning 1107/2006 omhandlede bistand ydes uden yderligere omkostninger for handicappede og bevægelseshæmmede personer. Forvaltningsorganet kan selv yde en sådan bistand. Alternativt kan forvaltningsorganet i overensstemmelse med sit ansvar indgå aftaler med en eller flere andre parter om ydelse af bistand, når kvalitetsstandarderne i standard E.4.9.1 overholdes. Forvaltningsorganet kan indgå en sådan aftale eller sådanne aftaler på eget

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		initiativ eller efter anmodning, bl.a. fra et luftfartsselskab, efter høring af lufthavnsbrugerne, i givet fald repræsenteret ved et lufthavnsbrugerudvalg, og under hensyn til de eksisterende tjenester i den pågældende lufthavn. En eventuel afvisning af en sådan anmodning begrundes skriftligt af forvaltningsorganet.
9	E.4.9.1	Med undtagelse af lufthavne, hvor den årlige trafik er på under 150 000 kommercielle passagerbevægelser, fastsætter forvaltningsorganet i samarbejde med lufthavnsbrugerne, i givet fald repræsenteret ved et lufthavnsbrugerudvalg, og organisationer, der repræsenterer handicappede og bevægelseshæmmede personer, kvalitetsstandarder for den i bilag I til forordning 1107/2006 omhandlede bistand og fastlægger de ressourcer, der er nødvendige til opfyldelse af disse standarder. Ved fastsættelsen af sådanne standarder tages der fuldt hensyn til internationalt anerkendte politikker og adfærdskodekser til lettelse af befordringen af handicappede og bevægelseshæmmede personer, især ECAC-adfærdskodeksen for groundhandling af bevægelseshæmmede personer. En lufthavns forvaltningsorgan offentliggør sine kvalitetsstandarder. Et luftfartsselskab og en lufthavns forvaltningsorgan kan nå til enighed om, at forvaltningsorganet yder de passagerer, som luftfartsselskabet transporterer til og fra lufthavnen, bistand af højere standard end de standarder, der er fastsat i ovenfor, eller yder service ud over den service, der er omhandlet i bilag I til forordning 1107/2006.
10 + bilag II	E.4.10.1	Et luftfartsselskab yder omkostningsfrit den i bilag II til forordning 1107/2006 omhandlede bistand til en handicappet eller bevægelseshæmmet person, som afrejser fra, ankommer til eller er i transit i en lufthavn, hvor forordning 1107/2006 finder anvendelse, forudsat at personen opfylder betingelserne i standard E.4.7.1, E.4.7.2 og E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Luftfartsselskaber og lufthavnenes forvaltningsorganer sørger for: a) deres eget personale og det personale,

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		der er ansat af eventuelle underentreprenører, og som yder direkte assistance til handicappede eller bevægelseshæmmede, har kendskab til, hvordan de imødekommer de behov, som personer med forskellige former for handicap eller reduceret mobilitet har b) at lufthavnspersonale, som er i direkte kontakt med de rejsende, uddannes med henblik på øget bevidsthed om og ligebehandling af handicappede c) at alle nyansatte straks ved ansættelsen får handicaprelateret uddannelse, og at personalet får genopfriskningskurser efter behov.
12	E.4.12.1	Såfremt kørestole, mobilitetsudstyr eller andre hjælpemidler bortkommer eller beskadiges under håndteringen i lufthavnen eller transporten om bord på luftfartøjet, udbetales der erstatning til ejeren af hjælpemidlet i overensstemmelse med folkeretten og national ret.
13	E.4.13.1	Forpligtelser over for handicappede og bevægelseshæmmede personer i henhold til forordning 1107/2006 må ikke begrænses eller ophæves.
14	E.4.14.1	Hver kontraherende part udpeger et eller flere organer, som er ansvarlige for håndhævelsen af forordning 1107/2006, for så vidt angår fly, der afgår fra eller ankommer til lufthavne beliggende på dens område. I givet fald træffer dette eller disse organer foranstaltninger til sikring af, at handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder respekteres, herunder at de i standard E.4.9.1 omhandlede kvalitetsstandarder overholdes. De kontraherende parter underretter hinanden om, hvilke organer der er udpeget.
15	E.4.15.1	En handicappet eller bevægelseshæmmet person, der finder, at forordning 1107/2006 er blevet overtrådt, kan indbringe sagen for lufthavnens forvaltningsorgan eller det berørte luftfartsselskab. Hvis den handicappede eller bevægelseshæmmede person ikke kan opnå tilfredsstillende behandling på denne måde, kan vedkommende klage til det eller de organer, der er udpeget i henhold til standard E.4.14.1, over påstået overtrædelse af denne forordning.

Artikel nr.	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
		De kontraherende parter træffer foranstaltninger til at underrette handicappede og bevægelseshæmmede personer om deres rettigheder i henhold til forordning 1107/2006 og mulighederne for at klage til det eller de udpegede organ(er).
16	E.4.16.1	De kontraherende parter fastsætter, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af forordning 1107/2006, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. En kontraherende part skal efter anmodning fra den anden kontraherende part underrette den anden kontraherende part om bestemmelserne om sanktioner.

DEL F:

F.1: Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)

Bestemmelse nr. (i bilaget)	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
1	F.1.1.1	De standarder og krav, som er angivet i dette bilag, finder anvendelse på arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart.
2	F.1.2.1	Definitionerne i artikel 2 i direktiv 2000/79/EF gælder for de standarder og krav vedrørende arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, der er angivet i dette bilag, i det omfang det er relevant og hensigtsmæssigt.
3, stk. 1	F.1.3.1	Flyvebesætningsmedlemmer i civil luftfart har ret til mindst fire ugers årlig ferie med løn i overensstemmelse med de betingelser, der i national lovgivning og/eller praksis gælder for optjening og afholdelse af ferie. Kabinebesætningsmedlemmer inden for civil luftfart har ret til en årlig betalt ferie i overensstemmelse med den kontraherende parts gældende lovgivning.
4, stk. 1, litra a)	F.1.4.1	Mobile arbejdstagere i civil luftfart er berettiget til en gratis helbredsundersøgelse, inden de påbegynder deres beskæftigelse og derefter med regelmæssige mellemrum.
4, stk. 1, litra b)	F.1.4.2	Mobile arbejdstagere i civil luftfart, som har helbredsproblemer, der anerkendes at være forbundet med udførelsen af natarbejde, skal om muligt overføres til et arbejde, der udføres om dagen uden eller med fast arbejdssted, og som de er egnede til at udføre.

Bestemmelse nr. (i bilaget)	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
4, stk. 2	F.1.4.3	Den gratis helbredsundersøgelse er undergivet lægelig tavshedspligt.
4, stk. 3	F.1.4.4	Den gratis helbredsundersøgelse kan foretages inden for det nationale sundhedssystem.
5, stk. 1	F.1.5.1	Beskyttelsen af sikkerheden og sundheden for mobile arbejdstagere i civil luftfart skal svare til arten af det arbejde, der udføres.
5, stk. 2	F.1.5.2	Der skal til enhver tid findes tilstrækkelige beskyttelses- og forebyggelsestjenester eller -faciliteter for mobile arbejdstagere i civil luftfart.
6	F.1.6.1	Der skal træffes de fornødne foranstaltninger for at sikre, at en arbejdsgiver, som ønsker at tilrettelægge arbejdet efter et bestemt mønster, tager hensyn til det generelle princip om, at arbejdet skal tilpasses arbejdstageren.
7	F.1.7.1	Oplysninger om bestemte arbejdsmønstre for mobile arbejdstagere i civil luftfart skal stilles til rådighed for de kompetente myndigheder, hvis de anmoder herom.
8, stk. 1	F.1.8.1	Arbejdstiden skal - uden at dette berører de kontraherende parters eventuelle fremtidige lovgivning om begrænsninger i flyve- og arbejdstider samt hvileregler - ses i sammenhæng med den nationale lovgivning på området, som der skal tages hensyn til i alle spørgsmål herom.
8, stk. 2	F.1.8.2	Den maksimale blokflyvetid er begrænset til 900 timer. I den forbindelse forstås ved "blokflyvetid" den tid, et medlem af det mobile personale er på plads i cockpittet (for flyvebesætningsmedlemmer) eller i kabinen (for kabinebesætningsmedlemmer), fra tidspunktet for et luftfartøjs første manøvrering fra standpladsen med henblik på start til parkering af luftfartøjet på standpladsen og standsning af alle motorer. En afvigelse på 15 % for flyvebesætningsmedlemmer og 20 % for kabinebesætningsmedlemmer i de tal, der er anført i denne standard, betragtes som en ækvivalent standard.

Bestemmelse nr. (i bilaget)	Standard nr. (Part/Leg#/Art #/Std#)	Standard
8, stk. 3	F.1.8.3	Den maksimale årlige arbejdstid fordeles så ligeligt som muligt over året.
9	F.1.9.1	Mobile arbejdstagere i civil luftfart har ret til og til på forhånd at blive underrettet om følgende fridage, hvor de er fritaget for enhver arbejds- og standby-forpligtelse: a) mindst syv dage i hver kalendermåned, som kan omfatte eventuelle lovbestemte hvileperioder, og b) mindst 96 dage i hvert kalenderår, som kan omfatte eventuelle lovbestemte hvileperioder. En afvigelse på 20 % i de tal, der er anført i denne standard, betragtes som en ækvivalent standard.